



25 prosent mer sykling

Trondheim triller inn som best i klassen med 25 prosent mer sykling. Det viser den ferske reisevaneundersøkelsen. Den slår dessverre også fast at vi kjører mer bil og går mindre.

Side 18

SIDE

4

TS:

Statens vegvesen tar igjen over kurset 65+.

SIDE

6

NTP:

Mer samordnet godstransport på veg, sjø og bane er målet.

SIDE

14

FOTO:

Graffiti og sterke farger på nytt vegkontor på Hamar.

SIDE

26

DRIFT:

Gamle snørekorder på Vikafjell har gått føyken.



TUNNEL 2 PLAN GODKJENT

Reguleringsplanen for Oslofjordtunnelen 2 er nå vedtatt i både Frogn og Hurum kommune. Planen ble lagt ut til offentlig høring i juni–august 2014. I januar i år ble planen behandlet i planutvalgene i Frogn og Hurum og nå i februar vedtatt i de to kommunestyrene. (Foto: Kjell Wold)

TURISTVEG-REKORD

Strekninger langs Nasjonale turistveger hadde rekordbesøk sist sommer, melder Våre Veger. Spesielt fv. 64 Atlanterhavsvegen hadde rekordtilstrømning. Andre som var godt besøkt var Geiranger-Trollstigen, Sognefjellet, rv. 13 Hardanger, fv. 44 på Jæren og E10 i Lofoten. (Foto: Grete Kongshaug)



LEDER:

Ved Veggen og vis ende

«Ved hvert hjørne ligger nye retninger på lur.»

Stanislaw Jerzy Lec

9. april i år kommer siste utgave av Veggen og vi ut. Papiravisen går inn og vil bli erstattet av en ny digital kanal.

2 Mer og mer av kommunikasjonen i Norge skjer i digitale kanaler. Flere og flere av oss bruker digitale kanaler for å hente informasjon, og for å spre informasjon. Muligheten for dialog med publikum har blitt en helt annen i dag enn for bare få år siden. Nordmenn flest er langt fremme i å ta i bruk de nye digitale verktøyene og våre krav og forventninger går hånd i hånd med den teknologiske utviklingen. Regjeringen har dessuten slått fast at digital kommunikasjon nå skal være hovedregelen når Statens vegvesen og andre offentlige etater skal kommunisere med omgivelsene.

Med dette som bakgrunn har det vært naturlig å vurdere fremtiden for papiravisen Veggen og vi. Avisen har en mer enn 50 år lang og stolt historie å se tilbake på, den har vært en viktig kanal for Statens vegvesen, både ut mot egne ansatte, men også for en rekke lesere utenfor etaten. En epoke er altså over, og vi er mange som kan kjenne vemodet.

Men slutten for noe, betyr ofte begynnelsen for noe annet. Vi jobber altså nå med å åpne en ny digital vegvesenkanal mot publikum. Den skal rette seg mot de mange som har interesse og nytte av nyhetsstoff relatert til Statens vegvesen. Etter planen skal den nye kanalen være på luften i løpet av høsten 2015. Det er for tidlig å si noe detaljert om hvordan den blir, men utgangspunktet er at den skal formes på den digitale mediebrukers premisser.

Jeg håper mange av dere som har lest papiravisen vil bli med oss helt frem til siste utgave som går i trykken i slutten av april. Deretter håper jeg dere vil bli med over i det nye universet og finne minst like stor glede og nytte i det nye formatet.

Du har kanskje tanker og innspill til hvordan vi bør innrette den nye kanalen? Hva ønsker du å vite mer om av Statens vegvesens aktiviteter i tiden fremover, noe du mener vi bør kutte, hva er vi gode på i dag, og hva bør vi bli bedre på i tiden som kommer? I så fall tar vi mer enn gjerne i mot dine store eller små tanker som du kan sende på epost til vegenogvi@vegvesen.no

Mark S. Berger
Ansvarlig redaktør



FØR OG NÅ:



SAGT I SOSIALE MEDIER:

Hamar Arbeiderblad @www.hano 19. feb.

43 prosent av unge sjåførar på Hedmarken stryker på teoriprøven. Både kjøreskolelærere og vegvesenet mener... <http://fb.me/3OpIV7nD8>

Iselin Heia @iheia 15. feb.

Æ holdt nesten på å gløym av at æ ska kjørr opp så det e bra vegvesenet sende melling kvær dag med påminnelse

Trude Sandvik @TrudeSandvik 20. feb.

På veg til Vegdirektoratet med makker @Muthuldu for å gjørr research til bacheloroppgaven. #Gira

NRK Trøndelag @nrktrondelag 16 min16 minutter siden
Statens vegvesen vil innføre kurs til trafikkvakter på sykkelritt.

Østfold politidistr. @politietostfold 20. feb.

Kjenner du noen som er russ i år? Husk at Statens vegvesen tilbyr gratis sjekk av russebil: <http://fb.me/416EpaSt6>



■ VEGBILDET:

TROLSK I MYRKDALEN

Rekordstore snømengder i Myrkdalen ved Voss har satt sitt helt spesielle preg på naturen, som her langs rv. 13 nordover fra Vinje. Snø og senere snøsmelting har laget en særegen utsmykning langs vegen som nesten kan minne om filmkulisser til en eventyrfilm. (Foto: Kjell Wold)

Halvtunnelen

◀ 1940

2013 ▶

Fånefjell like syd for Bygland i Aust-Agder har tre generasjoner kjøreveger og den andre, vegen som er hugd inn i fjellet som en halvtunnel mot Byglandsfjorden, er i dag en spektakulær gangopplevelse. Dette var et trangt punkt for trafikken gjennom Setesdalen i mange år og ble forevigt da en kolonne tyske soldater skulle forbi i 1940. I 1962 ble vegen erstattet av en tunnel og sperret av for biltrafikk. (Gammelt foto: Ukjent. Nytt foto: Håkon Aurlien)





MIDTREKKVERK PÅ E18

Sju kilometer E18 i Kragerø skal få midtrekkverk. Strekningen starter ved Østerholtheia på grensa til Gjerstad i Aust-Agder og nordover mot Tangen i Kragerø. Vegen må utvides og skal få tre forbi kjøringsfelt på samlet lengde 3,1 kilometer. Jobben skal være ferdig høsten 2016. (Foto: Kjell Wold)



Gjenstarter 65+

65+: – Det er et eksempel på at vi har et godt samfunn når vi hjelper eldre til å kunne fortsette å transportere seg selv i bil, sier Klaus Christian Ottersen, her avbildet sammen med Jorun Sætre da de to sammen

TRAFIKKSIKKERHET:

TEKST OG FOTO KJELL WOLD

Lysere tider på E134

Det går mot lysere tider på ulykkesvegen E134 mellom Hokksund og Kongsberg. Åtte kilometer av vegen mellom Skjøl og Darbu har i vinter fått belysning for første gang.

Det skjer nesten 15 år etter at den nye vegen åpnet. Trafikkveksten på denne delen av E134 har vært stor blant annet på grunn av den rivende utviklingen på Kongsberg. Dessverre har det også ført til at vegen noen år nå har vært en ulykkes-

veg til tross for dens moderne utforming og forbi kjøringsfelter.

Derfor har strekningen også fått flere trafiksikkerhetstiltak det siste tiåret: Først bred midtoppmerking, siden midtrekkverk på hele strekningen. Og nå til slutt endelig belysning.

– Nå i løpet av februar vil vi omsider kunne ta i bruk åtte kilometer med moderne LED-belysning, forteller byggeleder i Statens vegvesen, Ståle Fredheim.

– I tillegg til selve gatebelysningen er det også lagt ned et stort arbeid i infrastrukturen med blant annet strømtilførselen. Det har skjedd i nært samarbeid med Øvre Eiker Nett, Infratek og driftsentreprenøren Mesta, forteller kontrollingeniør og elektroansvarlig Ottar Bjørnstad i Statens vegvesen.

Arbeidet startet i oktober i fjor og er fullført nå i februar til en investering på rundt 15 millioner kroner. E134-streknin-

gen i Øvre Eiker er den første fullskala led-belysningen på vegene i Buskerud. På sikt skal dette både bedre trafiksikkerheten på vegen betraktelig samtidig som LED-belysningen vil bidra til reduserte kostnader på drift og vedlikeholdet.

TRYGGERE E134: Endelig lys på sterkt trafikkert europavei, sier byggeleder Ståle Fredheim (oransje) og kontrollingeniør Ottar Bjørnstad i Statens vegvesen.

FAKTA

9

bud ble gitt på 1,4 km gang/sykkelveg på fv. 229 mellom Loavegen og Lyngstad skole i Inderøy i N-Trøndelag. Budene var fra 9,1 til 12,5 millioner kroner.



FLERE SYKLER

I følge den ferske reisevaneundersøkelsen fra Transportøkonomisk Institutt(TØI) bruker syv prosent sykkel til og fra jobb. På vinteren noe færre, men utviklingen går i riktig retning. Flere sykler også om vinteren enn før og de sykler også lengre enn tidligere. (Foto: Kjell Wold)



I mars starter Statens vegvesen igjen med oppfriskningskurs for eldre bilførere. –Det er veldig bra, sier Klaus Christian Ottersen som var primus motor da kurset 65+ ble startet på 90-tallet.

TEKST HÅKON AURLIEN FOTO KJELL WOLD

«**D**et er et viktig velferdsgode å kunne fortsette å kjøre bil når man kommer litt opp i årene. Vi vet at oppfriskningskursene har gitt mange eldre en rikere hverdag enn de ellers ville ha fått. Nå er det bra at vi igjen får organisert teoriopplæring i regi av Vegvesenet i alle deler av landet, sier Ottersen.

TEORIKURS. Kursene som nå starter er rene teorioppfriskningskurs.

– Evalueringen av 65+ har vist god effekt på ulykkesrisikoen. Vi vet at vi må jobbe for å få flere til å ta dette kurset. I løpet av året skal vi utrede om det er aktuelt å gjøre slik etteropplæring obligatorisk for alle eldre bilførere, sier Bente Skjetne, leder for seksjon for trafikkopplæring og førerkort i Vegdirektoratet.

Ottersen håper kombinasjonen med praktisk kjøring med instruktør kommer inn igjen, at det igjen blir slik at kursdeltakerne kan få tilbud om å kjøre med en instruktør som gir praktiske råd og vink.

– Det viste seg at det var kombinasjonen av teori og praktisk øvelse i trafikken som ga best effekt. Jeg håper det nye kurstilbudet blir tilgjengelig der folk bor og at det blir nøye evaluert for å måle effekten, påpeker han.

MOBILITET. Hensikten med «65-plusskurset» er å bevare eldre bilføreres mobilitet og å redusere risikoen for ulykker. Etter at ansvaret for å organisere og koordinere kurset i 2012 ble hentet inn

til Vegdirektoratet, har ATL (Autoriserte trafikkskolars landsforbund) de to siste årene drevet kursene på vegne av Statens vegvesen. Men denne avtalen ble sagt opp ved årsskiftet.

– Både vi og ATL kom til erkjennelsen om at løsningen ikke fungerte optimalt, og vi valgte å avslutte samarbeidet, forteller Bente Skjetne.

– Vi er enige, våre medlemsskoler står nå friere til å tilby kurs med både teoretisk og praktisk innhold til den samme målgruppen. Det håper vi vil bidra til å nå vårt felles mål, sier administrasjonssjef Rolf Gregersen i ATL.

Nå har en arbeidsgruppe med representanter fra alle regioner laget et nytt kursopplegg. Kursene vil hovedsakelig gjennomføres av Vegvesenets førerkortensorer, ved trafikkstasjoner eller andre kontorer i hele landet.

MER PÅ FARTEN. I 2014 var nesten en tredjedel av de trafikkdrepte i Norge over 65 år. Mens vi de siste årene har hatt en positiv utvikling i ulykkestallene for de unge, er ikke det samme tilfellet for de eldre trafikantene. De blir stadig flere og er mer på farten enn før.

– Selv om eldre sjelden kjører veldig fort eller bryter trafikkreglene, gjør lavere tåleevne at små feil får store konsekvenser. Det er derfor viktig at vi har gode tiltak rettet mot denne gruppen, og arbeid rettet mot eldre trafikanter er høyt prioritert hos oss i Statens vegvesen, sier Bente Skjetne.

Vegdirektoratet er også i gang med å lage et kurs for eldre fotgjengere. ■

koordinerte 65+-kursene.



MEDIER:



VEGEN OG VI LEGGES NED

29. april legges etatsavisen Vegen og vi ned. I løpet av høsten vil det komme en ny digital vegvesenkanal.

TEKST KJELL BJØRN VINJE FOTO STATENS VEGVESEN

«**V**egen og vi har en lang historie som informasjonsorgan for Statens vegvesen. På den ene siden er det vemodig at denne epoken nå er over. På den annen side er det fryktelig spennende at vi nå skal etablere en ny digital kanal,

sier redaktør Mark Berger.

– Så i stedet for å sørge alt for mye over at en herlig avis går inn, velger jeg å glede meg over at vi skal etablere noe nytt og spennende som skal publisere minst like mye bra innhold, men tilpasset fremtidig mediebruk. Jeg vil samtidig be alle våre trofaste lesere om å følge oss frem til siste utgave i april før jeg takker for følget. Etter det vil jeg ønske velkommen inn til den nye kanalen, legger han til.

Vegen og vi har i forskjellige former, med forskjellige målgrupper, eksistert som etatsavis i over 50 år. De siste årene har avisen kommet ut 11 ganger årlig, med et opplag på i overkant av 15 000 eksemplarer fordelt på både ansatte i Vegvesenet og eksterne lesere med inter-

esse for vei- og trafikkaker.

– Vegen og vi har vært en viktig kanal for Statens vegvesen gjennom mange år. Nå opplever vi at flere og flere brukere forventer at vår kommunikasjon med dem skal skje digitalt, noe vår kommunikasjonsstrategi reflekterer. Regjeringen har dessuten fastslått at digital kommunikasjon skal være hovedregelen i årene som kommer. Med dette som bakgrunn har det vært naturlig å vurdere nedleggelse av papiravisen, og i stedet se på digitale mulig-

heter, sier Berger.

En ny digital kanal skal etter planen være på luften i løpet av høsten 2015. ■

“Vegen og vi har i forskjellige former, med forskjellige målgrupper, eksistert som etatsavis i over 50 år.”

– Jeg vil gjerne vite hva dagens lesere ønsker seg etter at papiravisen går inn. Kom gjerne med tips om hva du vil vite mer og mindre om, og andre nyttige innspill til vegenogvi@vegvesen.no, sier Mark Berger. Se også lederen på side 2.



BOMKONFERANSE I KRISTIANSAND

Årets bompengekonferanse arrangeres onsdag 6. mai i Kristiansand. Temaet på konferansen er hvordan bompengesektoren kan bli mer effektiv og brukervennlig. Departementet, fylkeskommuner, kommuner, bompengeselskaper og ansatte i Statens vegvesen er invitert til årets konferanse. (Foto: Kjell Wold)

BEDRE VILKÅR FOR GODSTRANSPORTEN

Det trengs bedre vilkår og samordning av godstransport både på veg, sjø og bane.

TEKST OG FOTO KJELL WOLD

Det går fram av en analyse av utfordringene for framtidens transportsystem i Norge. Den presenteres i en strategirapport som del av arbeidet med Nasjonal transportplan 2018-2027.

BIL. Lastebilnæringen utfører noe over 40 prosent av det innenlandske transportarbeidet og litt over 10 prosent av den grensekryssende transporten. Næringens tre hovedutfordringer er i følge analysen behov for effektivisering, profesjonalisering og styrking av transportformen samtidig som gode løsninger for miljø og sikkerhet ivaretas.

SJØ. Sjøtransporten utfører over halvparten av transportarbeidet innenriks og nesten hele det internasjonale transportarbeidet. Bransjen vil fortsatt spille en sentral rolle i global handel og transport. Sjøtransporten møter de største utfordringene i den teknologiske utviklingen for å redusere gapet mellom fremtidige klima- og miljøforpliktelser og forventet transportvekst. I handel med Østersjølandene og transport langs egen kystlinje er det behov for bedre tilrettelegging for sjøbaserte løsninger.

BANE. Veksten i godsvolumet på jernbane har vært begrenset de seneste årene. Framtidig transportfordeling mellom veg og bane synes avhengig blant annet av at nye terminaler innrettes med attraktivitet for nye varetyper og at vareiere og samlastere gis tilgang til arealer nær jernbaneterminalene eller som nå til

de sentrale motorvegene. Jernbanen er velegnet for og har hatt stor vekst i bulk og tømmertransport. Det kan utvikles videre.

FELLES. For alle tre transportformer er det viktig å legge til rette for effektivitetsøkning med sterk vekt på innovasjonsevne og innovasjonstakt og en nasjonal og internasjonal godstransport som er miljøvennlig og sikker. Distribusjon og lokal transport må også inngå i dette bildet.

FEM TILTAK. Arbeidet med godsanalysen fortsetter fram til sommeren. Nå peker transportetatene på følgende:

- 1) Virkemidler for å stimulere godstransport på sjø og bane må målrettes mot spesielle strekninger og næringer.
- 2) For å sikre jernbanetransportens framtid må det satses på mer effektive og velfungerende terminaler og pålitelige og kapasitetssterke banestrekninger. Godstransport på bane må forbedres mer enn bedringer for vegtransporten for fortsatt å kunne konkurrere om lange transporter.
- 3) Det må tilrettelegges effektive, sikre og miljøvennlige godskorridorer med gode internasjonale koblinger. Viktige fylkesveger og ferjer må også inngå.
- 4) Håndtering av godstransport i by må skje i tett samarbeid mellom næringsliv og myndigheter. Effektiv logistikk, miljøhensyn og plassbehov er viktige stikkord.
- 5) Godstransport i by bør inngå i framtidige bymiljøavtaler med mål om overgang til lav- og nullutslippsteknologi og virkemidler som fremmer effektiv, sikker og miljøvennlig transport. ■



GODSTRANSPORT: Bedre samordning og tilrettelegging for gods på veg, bane og sjø ønskes av næringslivet.

TRAFIKKSIKKERHET:

TEKST KJELL WOLD FOTO KNUT OPEIDE

Farlig gods: 62 uhell årlig

Det siste tiåret har det i snitt skjedd 62 uhell og ulykker årlig med transport av farlig gods.

Det viser en fersk oversikt fra Direktoratet for Samfunnsikkerhet og Beredskap (DSB).

62 I SNITT. DSB mottok rapporter om 65 uhell i forbindelse med transport av farlig gods i 2008. I 2009 var tallet 56, i 2010 73 og i 2011 ble 71 uhell rapportert. Gjennomsnittet for de siste 10 årene er drøyt 62 uhell pr. år.

EN OMKOMMET. En person omkom og seks ble skadet i forbindelse med uhellene i 2011. De tilsvarende tallene

for 2010 var henholdsvis en og fem. Alle personskader som har oppstått som en følge av aktiviteten transport av farlig gods skal i utgangspunktet registreres. Skadene skyldes ikke nødvendigvis godsets farlige egenskaper.

IKKE EKSPONERT. Ingen av de som omkom i transportuhell med farlig gods i denne perioden omkom på grunn av at de ble eksponert for godsets farlige egenskaper. Over halvparten av de som ble skadd, ble eksponert for farlig gods under lasting og lossing. Både i 2010 og i 2011 resulterte over halvparten av uhellene i større eller mindre lekkasjer, melder DSB.



FAKTA

7

mennesker mistet livet i trafikken i årets første måned mot ni i januar 2014. Antallet omkomne i januar har aldri vært så lavt.



MINDRE GODS PÅ NORSKE HJUL

Polske og baltiske transportører øker, mens norskregistrerte lastebilers markedsandel blir stadig mindre. Norskregistrerte lastebilers andel av transporten gikk ned med 1,9 prosent til 35,6 prosent. I 2014 transporterte norske lastebiler 4,7 millioner tonn gods over grensen, minus 3,1 prosent sammenlignet med 2013, viser tall fra Statistisk sentralbyrå.



HELÅRSVEG: Mange interessegrupper kjemper for Hardangervidda tunnel.

Aksepterer ikke øst-vest anbefalinger

Interessegruppene for rv. 7 og Hardangervidda aksepterer ikke at vegen over vidda nedprioriteres som fremtidig hovedveg mellom Bergen- og Osloområdet.

TEKST OG FOTO KJELL WOLD

Det går fram av en felles høringsuttalelse til den ferske øst-vest utredningen fra IS rv. 7 (Interesseselskapet riksveg 7) og Hardangerviddatunnelene AS. Selskapene er bredt sammensatt av politikere, næringsinteresser og andre representanter fra Hardanger, Hordaland, Hallingdal og Buskerud

KORTEST OG RASKEST. –Vi kan ikke akseptere prioriteringa av rv. 7 Hardangervidda, det eneste øst-vest sambandet som blir nedprioritert i øst-vestutredningen, som er utarbeida av Statens vegvesen. Rv. 7 er i dag den korteste og raskeste vegen Oslo-Bergen og vil også være det i framtida, med utbygging i tråd med de andre øst-vest sambanda.

IKKE VURDERT. IS rv. 7 og Hardangerviddatunnelene AS mener at de regionale effektene ikke er vurdert i samband med aust-vest utredninga. Det meste av trafikken er undervegs trafikk som i stor grad tjener ulike områder. For Hallingdal og Hardanger som noen av de største reise-

livsregionene i landet er rv. 7 øst-vest, det desidert viktigste vegsambandet. Interessentene mener at fordelingsvirkningene ikke er vurdert, men forslåtte strategier vil uten tvil føre til at store deler av Hallingdal og Hardanger kommer dårligere ut enn ved dagens situasjon.

AVGJØRENDE. Utbygging av en vintersikker veg over Hardangervidda er avgjørende for utvikling av næringsliv og reiseliv og øker mulighetene for heilårsturisme, mener de.

Hardangerviddatunnelen som konkret tiltak vil sikre regulariteten vinterstid og vil være det beste tiltaket for villreinkryssing av riksvegen.

–Vi krever derfor at KVVU for rv. 7 over Hardangervidda blir ferdigstilt og vurdert på selvstendig grunnlag all den tid sambandet dekker viktige regionale behov og samtidig er den korteste og raskeste korridoren mellom Bergensregionen og det sentrale Østlandet, heter det i fellesuttalelsen fra ISRV7 OG HARDANGERVIDDATUNNELNE AS. ■

UTBYGGING:

KVVU Hardangervidda i rute

Konseptvalgutredningen(KVVU) om rv. 7 Hardangervidda fullføres som planlagt i løpet av våren 2015. Øst-vest utredningens anbefaling om ikke å prioritere vegen over vidda som hovedveg mellom Øst- og Vestlandet stopper ikke KVVU-arbeidet. Det får Vegen og vi bekreftet av prosjektleder for utredningen Morten Ask i Statens vegvesen.

Vi har laget en situasjonsbeskrivelse og hatt et godt besøkt og engasjerende KVVU-verksted, der vi har sett på alle interessene som er involvert i denne vegen. Vi har fått belyst

betydningen vegforbindelsen har både lokalt, regionalt og nasjonalt, sier Ask.

De viktigste problemstillingene for vegen er dens betydning for turisttrafikken året rundt og dens barrierevirkningen for villreinen vinterstid. Rv 7 har også betydning både for godstranporten øst-vest og som avlastnings- og beredskapsveg særlig for den rasutsatte E16 gjennom Hordaland og Sogn og Fjordane.

– Det er faglig veldig spennende å jobbe med

en veg som denne som har så mange ulike aspekter ved seg, sier Ask. Han berømmer det lokale og regionale engasjementet i det ideverkstedet som ble holdt i fjor høst og de mange innspillene de har fått også siden. Statens vegvesen regner med å ha KVVU-en om rv. 7 Hardangervidda ferdig før sommerferien 2015.

VIDDA: Rv. 7 - bom ved Haugastøl.

TEKST OG FOTO KJELL WOLD





KLART FOR FV. 7 BJØRGATUNELEN

Arbeidet med den nye tunnelen forbi Lussandberget (bildet) er straks i gang. No kjem det ein 1,6 kilometer lang tunnel som vil avløyse ein flaskehals med stor skredfare og «frigjere» Lussandbygda for gjennomgangstrafikk. (Foto: Håkon Aurlien)

5-7000 bruinspeksjoner hvert år

Statens vegvesen har flere tusen inspeksjoner i året for å kontrollere landets 17 000 fylkes- og riksvegbruer. Alle bruer blir detaljert registrert i et eget system for å følge «helsetilstanden» nøye. Hver bru har en inspeksjonsplan for når og hva som skal inspiseres: Driftsentreprenøren rapporterer jevnlig om akutte skader. Vegvesenets kontrollører har årlige inspeksjoner. Hvert femte år er det hovedinspeksjoner.

TEKST HENRIETTE ERKEN BUSTERUD ILLUSTRASJON MARTIN BLYSTAD

FAKTA

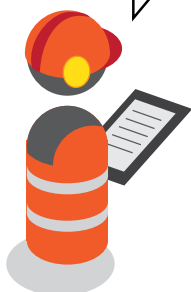
Hvor ofte og hvor nøye det skal inspiseres er beskrevet i regelverk (Håndbok R411)

Alle mulige skader og mangler er beskrevet i Inspeksjonshåndbok for bruer, (Håndbok V441)

Brutus er navnet på Statens vegvesens forvaltningssystem for bruer der rundt 17 000 riks- og fylkesvegbruer er detaljert registrert. Der ligger blant annet navn, brutype, nøyaktig oppbygging, lengder, bredder, bæreevne, sårbarhet, skader, behov for vedlikehold osv. Det føres en nøye journal fra skade oppdages på bru til den er reparert.

Årlig inspeksjon

Årlig kontroll for å fange opp skader ikke dekket av driftsentreprenør



Hovedinspeksjon

Hvert femte år er det hovedinspeksjon. Da inspiseres alle elementer på brua på en arm-lengdes avstand

Jevnlig inspeksjon

Driftsentreprenør ser etter akutte skader og rapporterer til Statens vegvesen

Spesialinspeksjon

Hvis for eksempel betongen på ei bru forvitrer mer enn normalt, vil det bli en spesialinspeksjon for å ta kjerneprøver av betongen.

Eksempler på skader

- Betong som løsner
- Skadet eller feil rekkverk
- Løs betong
- Hull og dumper i asfalt

VEDLIKEHOLD:

TEKST OG FOTO KJELL WOLD

Sprengte ned 35 brusøylar

Mange bruer i Norge er revet ved kontrollert nedspregning. I 2006 ble 35 søylar på motorvegbrua i Drammen sprengt ned mens brubanen ble stående tett ved nybrua

Ny 1,9 kilometer motorvegbru var akkurat ferdigbygd tett inntil den gamle fra 1975, da Skanska i 2005 startet jobben med å skifte ut de gamle, brede søylene med ny runde og smalere søylar. To bruer skulle smelte sammen til ei bru, innkledd i en sandwich kåpe.

RASKT OG EFFEKTIVT. Rivingen av de gamle brukarene skjedde ved såkalt kontrollert nedspregning. Det foregikk ved at det rundt hver gamle søyle ble satt opp fire hjelpesøylar i stål. Deretter ble de

gamle betongsøylene sprengt ned med små «miniblasting» sprengladninger bit for bit. Deretter ble det satt opp ny armering av stålstenger og støpt nye runde søylar i betong. Prosessen var omfattende og tidkrevende og satte strenge krav til sikkerhet.

GJORT PÅ NI MÅNEDER. Likevel ble alle de 35 søylene skiftet ut med nye på de planlagte 8-9 månedene uten at brubanen over eller nybrua rett ved siden av ble skadet på noen måte. Det ble skiftet

ut fem-seks brusøylar av gangen jevnt fordelt over hele bruas lengde. Alle søylene til E18 motorvegbrua i Drammen er fundamentert enten på sand, leirebunn eller til fjell. Motorvegbrua i Drammen er fortsatt Norges lengste bru med nesten 1,9 kilometer.

SKIFTET SØYLAR. 35 søylar på gamle E18 motorvegbrua ble sprengt ned og skiftet ut på trekvart år i 2006.

FAKTA

4

hundre utenlandske lastebiler kjører ulovlig transport i Sverige, viser en fersk undersøkelsen fra vårt naboland i øst.



NY VARODDBRU

Prosjekteringen av ny Varoddbru på E18 i Kristiansand startet nylig med befaring sammen med konsulent for prosjekteringen Rambøll. Fasen vil vare fram til juni 2016, og man håper å være i gang med bygging raskest mulig. (Foto: Ottar Johansen)

Inspektører må i visse tilfeller klatre, dykke eller bruke lift for å komme tett på brua.

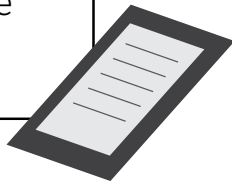
Skadegrad avgjør hvor stort tiltak må vurderes (kan være alt fra å bygge ny bru til trafikkrestriksjoner og vedlikehold)



Det lages en plan for når og hvordan skaden utbedres



Inspetøren vurderer behov for hyppigere inspeksjon eller spesialinspeksjon



En hovedinspeksjon av for eksempel Hardangerbrua tar 2-3 dager i felten for 2-3 bruinspektører. Rapporteringen tar omtrent like lang tid.



- Skader**
- Maling som flasser av stålkonstruksjon slik at den kan ruste
 - Deformasjoner som tyder på overbelastning
 - Ei elv som har gravd seg under fundamentet



GODSTRANSPORT:



MODULVOGNTOG: Mer lønnsomme både for næringsliv og miljø, viser TØI-kartlegging

Lønnsomme modulvogntog

Prøveordningen med modulvogntog i Norge har gitt positive ringvirkninger både for næringslivet og miljøet, viser en kartlegging utført av Transportøkonomisk institutt (TØI).

TEKST OG FOTO KJELL WOLD

TØI har undersøkt de norske erfaringene med bruk av modulvogntog på 25,25 meter og 60 tonn i prøveperioden 2008-2013. De finner heller ikke at bruken av ekstra lange vogntog på norske veier har hatt påviselige negative på trafikksikkerhet eller trafikkavvikling.

LAVE KOSTNADER. TØI mener at prøveperioden med modulvogntog også har medført relativt lave kostnader for offentlig sektor. Derfor slår de fast at modulvogntogene har vist seg å være samfunnsøkonomisk lønnsomme. Transportbransjen satt under prøveperioden 2008-2013 til en viss grad på gjerdet, fordi den norske næringslivet i ganske liten grad benyttet seg av modulvogntog. Det kan også ha sammenheng med at bruken av modulvogntog i prøveperioden var begrenset til 23 hovedstrekninger med

noen tilknytningsstrekninger.

LAV ANDEL. TØI antok at andelen modulvogntog i prøveperioden bare utgjorde om lag fire prosent av det totale trafikkarbeidet til tunge godsbiler på de aktuelle strekningene. Kartleggingen viser at modulvogntogene i snitt fraktet sju prosent høyere lastvekt og 47 prosent større volum enn ordinære vogntog.

KLARE VINNERE. Alle funn i TØIs undersøkelse peker likevel på at selv om kostnadene øker pr kjørt kilometer, så er det vesentlig reduserte kostnader pr utført transportarbeid. Modulvogntogene kan frakte mer gods pr tur og har lavere drivstofforbruk pr mengde gods enn vanlige vogntog. Danske og nederlandske målinger viser at modulvogntog heller ikke har merkbare effekter på støy sammenlignet med vanlige vogntog. ■

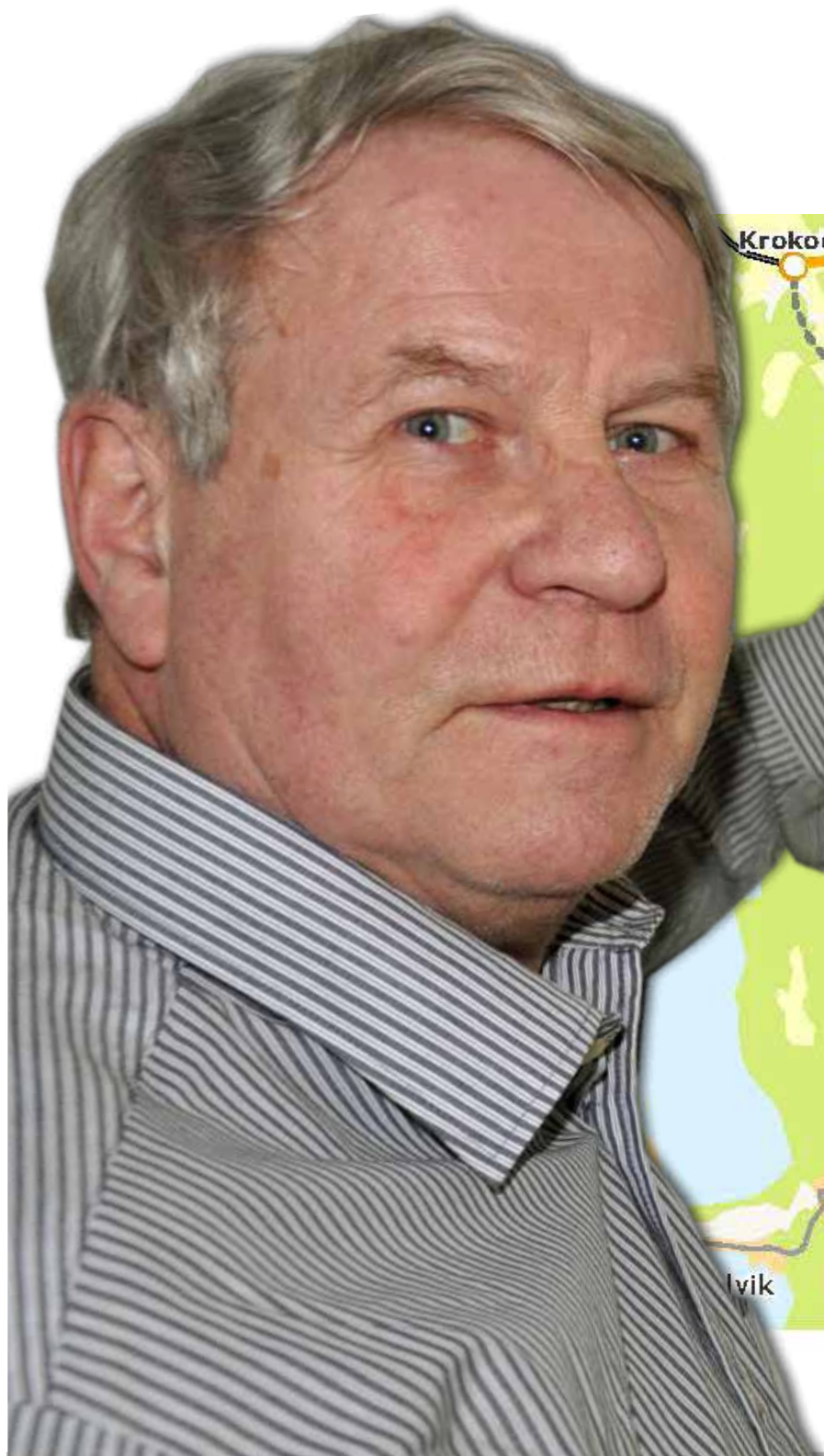
“Kartleggingen viser at modulvogntogene i snitt fraktet sju prosent høyere lastvekt og 47 prosent større volum enn ordinære vogntog. TØI



- VEIFORFALLET STOPPER I 2015

Fungerende vegdirektør Lars Aksnes mener veiforfaller stopper i løpet av 2015. Aksnes sa det ved innledningen av Bransje- og leverandørdagen til Statens vegvesen og Jernbaneverket nylig, i følge Bygg.no: – Når det gjelder vei, så mener vi at forfaller vil stoppe i 2015, sa han. (Foto: Kjell Wold)

”Nå er tiden inn



DRØBAKBRUA: Ble planlagt sist på 1980-tallet og gikk rett over Drøbak og gjennom Håøya, men det ville ikke lokalsamfunnet. Ove Solheim mener den nye bruløsningen lenger nord bør være mulig å få til. Den forkorter rv. 23 med seks km. og kan bli et landemerke i Oslofjorden.

REKRUTTERING:

TEKST HENRIETTE ERKEN BUSTERUD FOTO KAI T DRAGLAND

Skreddersyr 30 sommerjobber

Siden det er for få som velger infrastrukturfag, skal første års-studenter ved NTNU få tilbud om tilpasset sommerjobb med ei ukes opplæring.

Tore Hoven, studieprogramleder for Bygg- og miljøteknikk ved NTNU, sier de nå vil tilby sommerjobb til første års-studenter før de velger studieretning. Dette skal vekke interessen for faget.

FÅR OPPLÆRING. Slik kan en både markedsføre fagene de ønsker flere skal ta, samtidig som studentene får relevant jobb.

– Studentene vil først få ei ukes opplæring i moderne planleggingsverktøy og innføring i bransjens utfordringer. Deretter blir det fire uker sommerjobb, forteller Hoven. Statens vegvesen, Jernbaneverket, Oslo kommune og alle de store konsultantselskapene stiller opp med sommerjobber.

– Vil gjøre en forskjell. Irin Kristin Koa er blant mange interesserte søkere.

– Infrastruktur var et spennende og framtidsrettet fag som jeg ville lære mer om – og ønsker praktisk erfaring fra. Jeg søker fordi jeg ønsker en spennende jobb med stor

samfunnsnytte, varierte oppgaver, tverrfaglighet og teamarbeid, sier Koe.

Hun er positiv til at de får opplæring i konstruksjonsprogram som vil gi en visuell innsikt i fagområdet og som er aktuelle for alle typer prosjekter innen infrastruktur.

– Mest sannsynlig er det infrastruktur jeg kommer til å arbeide med senere. Jeg ønsker nemlig å være med på prosjekter som bidrar og utgjør en forskjell, sier studenten.

VIL HA SOMMERJOBB MED INNSIKT: Student Irin Kristin Koa er motivert for sommerjobb i bransjen.

10 bud ble gitt på forsterkning av 8 km fylkesveg 132 Mule-Kolberg i Levanger kommune. Budene varierte fra 8,5 til 21,5 millioner kroner.



E6 OPPGRADERES

E6 skal oppgraderes vest for Alta i Finnmark ved tettstedet Talvik. En strekning på 1,4 kilometer på vestsiden av Altafjorden mellom Jansnes og Storelva. Jobben skal fullføres i løpet av 2015 og fire firma har gitt bud på jobben. (Foto: Giselle Jensen)

e for bru

For 25 år siden ble det ikke noe av den brua Ove Solheim hadde vært med å planlegge over Oslofjorden ved Drøbak.

TEKST OG FOTO HÅKON AURLIEN

Nå mener den erfarne bruingeniøren at tiden er inne for en bru som også vil bli et landemerke i Oslofjorden. Løsningen den gangen var ikke god for Drøbak miljømessig sett, det ga politikerne klar beskjed om da de i stedet bestemte å bygge en tunnel under fjorden. I dag er jeg glad for at vi ikke bygde den brua. Men nå har vi funnet en bedre plassering. Samfunnsnytte og forutsigbarhet for trafikantene taler for at vi bygger en bru denne gangen, sier Ove Solheim.

I november gjorde Statens vegvesen ferdig en konseptvalganalyse (KVU) for kryssing av Oslofjorden som anbefaler en brue eller tunnellostning i Moss-Hortenområdet og går langt i å anbefale en utvidelse av rv 23 ved Drøbak som bru. Bruplanene ved Moss-Horten og midt-alternativet Vestby-Filtvet har fått mye medieoppmerksomhet, men ikke den store samfunnsnyttene av en bru over nordenden av Håøya.

– En bruløsning nord for Drøbak ser ut til å ha langt bedre samfunnsmessig nytte enn å utvide tunnelen, vi er kommet frem til at trafikanter og transportbrukere vil ha en nytte over tid beregnet til nær 29 milliarder kroner. Det er 27 milliarder mer enn nytten av å utvide tunnelen, sier Anders Jordbakke som er prosjektleder for konseptvalgjobben. Den dramatiske økten i nytte har først og fremst to årsaker. En er at bruforbindelsen blir seks kilometer kortere enn en tunnellostning. Den andre er at særlig tungtrafikken får betydelig lavere drivstoffgifter med tilhørende miljøutslipp i og med at de ikke må kjøre 150 meter ned i en tunnel og opp igjen på andre siden.

– Ulempen er at det på kort sikt trengs en høyere investering for å oppnå en veldig god nytte på lang sikt, 13 milliarder for

en bruløsning kontra 6,5 for en tunnellostning. Og ikke minst er det en ulempe at en bruløsning sannsynligvis vil stå ferdig først fire år etter at en utvidelse av dagens tunnel er fullført, sier Anders Jordbakke. Konseptvalgjobben er nå ute til offentlig høring med frist 1. mars. Flere kommuner har bedt om utsettelse og det har de fått. Deretter skal Vegvesenet oppsummerer uttalelsene og så skal Regjeringen bestemme hvilke alternativer som skal utredes videre.

Når den beslutningen tas vil trolig utvidelsen av Oslofjordtunnelen med ett løp til være ferdig planlagt og klar til bygging. Opprinnelig skulle KNU-arbeidet kun foreslå en fast forbindelse til erstatning for Bastøfergen mellom Moss og Horten, men så ble mandatet utredet for å få en helhetlig vurdering som også omfatter kapasitetsutvidelse for riksveg 23 Oslofjordtunnelen. Denne var allerede under detaljplanlegging fordi Vegvesenet må møte EUs tunneldirektiv som har april 2019 som ferdigdato. Det er nå på det rene at en ny tunnel og oppgradering av dagens tunnel ikke kan være ferdig til da, men den kan uansett være ferdig anslagsvis fire år før en bruforbindelse.

– En ny Oslofjordkryssing er en gigantisk investering som bør sees i et 200-års perspektiv, mener Ove Solheim som har hatt spesielt ansvar i KVU-arbeidet med å avklare hvilke løsninger som er teknisk gjennomførbare og tilfredsstillende for trafikantene. –Tunneler er langt mer sårbare enn bruer og bør brukes der det er mindre trafikk og ikke mulig å bygge bruer, mener han.

– Vi har levert en utredning og våre tall, vi mener nytten av en Oslofjordbru ved Drøbak er såpass stor at det vil forsvare de areal- og tidskonflikter vi ser for oss. Men det er helt opp til Regjeringen hvilke vurderinger den nå vil gjøre, sier prosjektleder Anders Jordbakke. ■



DUELLEN:

JA ELLER NEI TIL BRU OVER OSLOFJORDEN

Lokalpolitikere er uenige om de vil ha en ny bru over Oslofjorden der de bor.



Varaordfører Trygve Thorsen (Frp), Vestby



Ordfører Monica Vee Bratlie (H), Hurum



<p>1 Sier dere ja eller nei til bru hos dere? Hvorfor?</p>	<p>Nei. Det vil være et for stort inngrep i sårbare verdifull natur, kulturlandskap og rekreasjonsområde. Det vil antagelig være en kostbar løsning med lang anleggstid. Vi sier nei fordi vi etter vårt syn tror på andre bedre løsninger.</p>	<p>Vi sier ja til bru syd på Hurumhalvøya som forbinder E6 i øst med E18 i vest. Samtidig vil vi at bygging av tunnellostning nummer to i Oslofjordtunnelen kommer raskt i gang slik at vi så snart som mulig sikrer effektiv og forutsigbar transport.</p>
<p>2 Hva mener du er det viktigste argumentet som taler for deres konklusjon?</p>	<p>Man kan beholde fergene mellom Moss og Horten, bruke gassdrevne ferger med nok kapasitet. Fergeløstningen kan flyttes lengre syd, og trafikken legges i tunnel direkte inn på E6. I tillegg bør man utvide tunnelen mellom Frogn og Hurum med et nytt løp.</p>	<p>Dette gir en transportløsning som knytter øst- og vestsiden av Oslofjorden sammen. Det gir mulighet for fremtidig ringbane og myke trafikanters bruk av forbindelsen. Samtidig utløser den store områder for boligbygging og utvikling av næringslivet.</p>
<p>3 Hva mener du er det viktigste argumentet som taler mot?</p>	<p>Smidigere og enklere trafikkavvikling.</p>	<p>Kostnadene virker høye, men de positive virkningene for utviklingen av hele Oslofjordregionen er store. Det finnes alltid miljøutfordringer knyttet til store utbygginger, men dette er jeg sikker på vi finner gode løsninger på.</p>
<p>4 Hva skal til for at du skulle endre oppfatning?</p>	<p>Gode argumenter for at mitt syn er feil.</p>	<p>Min oppfatning er godt fundert på både egne opplevelser, stort engasjement her på Hurumhalvøya og sammenhengen mellom veksten i Osloregionen og behovet for fremtidsrettede samferdselsløsninger. Men jeg lytter selvsagt til de som mener noe annet.</p>
<p>5 I hvilken grad mener du Oslofjorden er en kulturell barriere?</p>	<p>Oslofjordområdet er unikt, men man kan ikke stoppe nødvendig utvikling. Regionen må ha gode trafikk-løsninger, samtidig må man holde fanen høyt rundt bærekraftig og fremtidsrettet utvikling i området.</p>	<p>”Vi kan ikke se den grense under vann”, sa ubåtkaptein Harald Heide-Steen Jr. for snart 40 år siden. De er verken under eller over vann. Dagens ingeniører vil gi oss en fantastisk bru som vil markere innseilingen til Oslo og knytte hele regionen sammen.</p>



STANSET SPRENGING

Ingen av dem som drev sprengningsarbeid på ett av skiftene i Eiganestunnelen i Stavanger hadde sertifikat. Dermed ble det stans i arbeidet på tunnelen som er en del av Ryfast, melder Stavanger Aftenblad. Mangelen ble oppdaget ved en rutinekontroll av DSB. SVV gjennomgår nå rutinene på nytt. (Foto: Bjørn Egil Gilje)

KRONIKK:

Men hvordan vet man det, når kvalitet og sikkerhet ikke dokumenteres? Hva med læring av feil og erfaringsoverføring når vurderinger og ansvarlighet er gjemt i kloke hoder? Trude Tronerud Andersen

Styring og profesjonalitet i Statens vegvesen



Trude Tronerud Andersen, direktør i Vegtilsynet

2007 utredet konsultantselskapet Agenda Statens vegvesens systemer for rapportering og formidling av styringsinformasjon etter raset i Hanekleivtunnelen i 2006. Målet var å sammenlikne systemet da E18 i Vestfold ble bygd og tiden etter raset.

BEDRE. Styrings- og rapporteringssystemene i 2007 tilfredsstilte de fleste krav som bør stilles. Rapporten viste to nyvinninger. Et prosessstyringsverktøy og en håndbok: All aktivitet i Statens vegvesen samles systematisk i 13 hovedprosesser. Kart og lenker til styrende dokumenter er rammer for hvordan Statens vegvesen skal løse arbeidsoppgavene. Målet med verktøyet er å opptre som en etat, følge gitte retningslinjer, arbeide effektivt og hindre avvik og uønskede hendelser. Alle prosesskartene er ennå ikke ferdigstilt. Håndboken omhandler hele plan- og byggeprosessen fra oversiktsplanlegging, overlevering av ferdig veganlegg og sluttrapportering. Den viser hvordan de ulike prosessene skal gjennomføres og maler for hvordan kvalitetsplanene på ulike trinn skal utformes. Det er også retningslinjer for registrering og behandling av avvik fra kvalitetsplanene, korrigerende tiltak for å hindre at feil oppstår og oppnå forbedringer. Det er gjenkjennelig for de fleste i Statens vegvesen: Kvalitetssystemet og Håndbok R760 (tidligere HR151). Håndboka fra 2007 er utvidet til å gjelde alle typer prosjekter innen planlegging, bygging, drift og vedlikehold.

ETTERLEVELSE. Systemet var, ifølge Agendarapporten, på plass i 2007. Svakheten var knyttet til etterlevelse. En hadde ikke tilstrekkelig og gode rutiner for rapportering og oppfølging av kvalitet. Frivillighetskulturen ble nevnt som en risiko for at retningslinjer ikke ble fulgt.

VEGTILSYNET. Opprettelsen av Vegtilsynet i 2012 var et direkte svar på problemstillingene rundt styringssystemet i Statens vegvesen. Vegtilsynet skal blant annet føre tilsyn med om Statens vegvesen «har og bruker tilstrekkelige og effektive styringssystemer for å ivareta sikkerhet i veginfrastrukturen for transport på riksveg.» Vegtilsynet er opptatt av å nøste i



hvordan feil og mangler på vegen kan knyttes til systemsvakheter og manglende etterlevelse av krav. Som eksempel system for krav til oppfølging av driftskontrakter, arbeidsvarsling, risikoanalyser og trafikksikkerhetsinspeksjoner. Utvikling av tilsynssaker er å etablere tilsynskriterier, å avklare med tilsynspart hvilke krav som gjelder på området. Det ble fort klart at Håndbok R760 inneholder verktøy som er nødvendige for å sikre kvalitet i alle typer prosjekter. Det betyr at prosjektene gjennomfører inspeksjoner og revisjoner som er nødvendige for å oppnå ønsket sikkerhetsnivå. Et prosessbasert kvalitetssystem er et godt verktøy for å sikre entydige og riktige arbeidsmetoder i organisasjonen. Vegtilsynets første tilsynssak var å se på kvalitetssystemets status i organisasjonen. Konklusjonen var klar: Vegtilsynet kunne legge til grunn at kvalitetssystemet er et krav, selv om det heller ikke i 2012 var ferdigstilt.

FUNN. Tilsynssak 2012/02 var en trafikk-sikkerhetsgjennomgang i utbyggingsfasen

i Region øst. For styrende dokumenter som kreves i Håndbok R760 var resultatet nedslående. Kontrollplan manglet i halvparten av prosjektene. Det kom også fram i intervjuer at prosessene i kvalitetssystemet ble brukt lite i det daglige arbeidet. Tilsynssak 2013/02 så på oppfølging av driftskontrakter i Region vest utfra to driftsprosjekt. Et av prosjektene manglet prosjektstyringsplan. Kvalitetsplan ble lite brukt. Det samme gjaldt kvalitetssystemet. I Region midt stod det bedre til da Vegtilsynet i sak 2013/03 så på hvordan myke trafikanter ble ivaretatt i reguleringsplaner. Likevel manglet fem av tretten prosjekt prosjektstyringsplan, fire manglet kvalitetsplan.

I SAK 2013/4 i Region sør så vi på hvordan sikkerhetskritiske forhold ble håndtert i vegdekkeprosjekter. Her kunne det ikke legges fram noen styrende dokumenter. Kvalitetssystemet ble ikke brukt av de som ble intervjuet. Siste eksempel er sak 2013/05 om håndtering av risiko knyttet til værrelaterte hendelser ved planlegging av vegprosjekter i Region nord. Kvalitetssystemet ble i liten grad brukt.

«**VAR IKKE PAPIRENE I ORDEN?**» spurte en snorklippende fylkesordfører da han så funnene i førstnevnte tilsynssak mot Region øst. Vegtilsynet har også møtt overraskede vegvesenansatte om overnevnte tilsynsfunn. De som ble mest overrasket var de som ikke var i direkte kontakt med prosjektstyring og prosjektledelse selv.

Vegtilsynet fikk uttalelser som «jeg går ut fra at dette blir gjort», når dokumentasjon ble etterspurt, og at det ikke får konsekvenser om den mangler. Det tyder på en frivillighetskultur. At dialog og tillit er viktig, og at Statens vegvesen er en kompetent organisasjon, er det ingen tvil om. Som Agenda-rapporten skrev i 2007: «det er en ansvarlighet i etaten som gjør at medarbeiderne er fokusert på sikkerheten.»

Men hvordan vet man det, når kvalitet og sikkerhet ikke dokumenteres? Hva med læring av feil og erfaringsoverføring når vurderinger og ansvarlighet er gjemt i kloke hoder?

Statens havarikommisjon var inne på noe av det samme i rapporten etter brannen i Oslofjordtunnelen: «Etter SHTs oppfatning er intensjonen og organiseringen på papiret til stede for å ivareta sikkerhetsoppfølgingen av Oslofjordtunnelen. SHT spør hvordan Statens vegvesen i sikkerhetsstyringen nyttiggjør seg av organisering og informasjon enkeltpersoner har tilegnet seg i sine stillinger og ansvarsområder.»

Frivillighetskulturen ble nevnt som en risiko for at retningslinjer ikke ble fulgt.

HVORFOR ER DET VIKTIG? En avdelingsleder i Region nord skrev noen kloke ord i den sammenheng: «Etaten har mange vedtatte strategier, håndbøker, veiledere og kvalitetssystem som skal guide oss i prosjektgjennomføringen. Det er her jeg mener at det å opptre profesjonelt nettopp er å være lojal mot disse spillereglene.» Han skriver også: «Å ha faglig styrke klarer ikke alltid å oppveie manglende prosjektledelse. Handlekraften blir dårlig om vi ikke organiserer oss riktig. Kvalitet og løsninger kan bli helt på siden av forventet om vi ikke har klare mål.» Og avslutter slik: «La oss derfor hjelpe hverandre til å bli enda mer profesjonelle - etterspør styringsdokumenter på alle nivå.» Vegtilsynet slutter seg til denne oppfordringen. Av en moderne, profesjonell og lærende organisasjon må en kunne forvente at den har papirene i orden. Kvalitetssystemet er et godt verktøy for å få det til. ■

Systemet var, ifølge Agendarapporten, på plass i 2007. Svakheten var knyttet til etterlevelse. En hadde ikke tilstrekkelig og gode rutiner for rapportering og oppfølging av kvalitet.

FAKTA

45 prosent av bilistene på norske veger bryter fartsgrensen, viser en fersk undersøkelse fra Transportøkonomisk institutt (TØI).



VEIKONFERANSEN 2015

Mandag 1. juni er det klart Bil- og veikonferanse i Oslo i regi av Opplysningsrådet for Veitrafikken (OFV). Her stilles blant annet spørsmål om et endret avgiftssystem kan bidra til en nyere, sikrere og renere bilpark – til beste for alle og for miljøet. (Foto: Knut Opeide)

VEGDIREKTØREN HAR ORDET:

De kreftene som raset utløste skapte problem for Skjeggstad bru. Disse kreftene hadde få, om ingen, bruer kunne stått imot, slår NTNU-professor Steinar Nordal fast.



FOTO: KNUIT OPEIDE

Fungerende vegdirektør:
Lars Aksnes

BRO, BRO, BRILLE!

I 15-tiden mandag 2. februar sank Skjeggstad bru på E18 ved Holmestrand ned på midten. Et grunnbrudd hadde medført at pilarer som holder brua oppe sviktet.

Alarmen gikk umiddelbart både lokalt og her i Vegdirektoratet. Vegtrafikk-sentralen stengte vegen, Vestfold og Region sør gikk i beredskap, mens vi i Vegdirektoratet ble holdt løpende orientert. Lettelsen var stor da det ble fastslått at ingen hadde blitt skadet – og at det bare hadde oppstått materielle skader.

NÅ ER DET Norges vassdrags- og energidirektorat (NVE) som arbeider med å fastslå årsaken til grunnbruddet. Men det er vanskelig å ikke se brukollapsen i sammenheng med jordraset som ble utløst av den pågående anleggsvirksomheten i området. De kreftene som raset utløste skapte problem for Skjeggstad bru. Disse kreftene hadde få, om ingen, bruer kunne stått imot, slår NTNU-professor Steinar Nordal fast.

HELE HENDELSEN skulle vi selvsagt gjerne ha vært foruten. Men når uhellet først er ute, er jeg imponert og stolt over hvordan vi har håndtert situasjonen. Vi har i alle faser hatt et stødig grep om håndteringen. På rekordtid ble omkjøringsveger etablert, risikoområder avstengt og omfattende undersøkelser startet opp. En stor presseinteresse ble håndtert – og besøkende fra Samferdselsdepartementet ble traktert.

DET ER MANGE – først og fremst gjelder dette Vegavdeling Vestfold, samt bru-

og geoteknikkmiljøer i Region sør og i Vegdirektoratet – som har stått på nesten døgnnet rundt. Det er blitt arbeidet meget effektivt, noe som den relativt korte tiden fra hendelsen til den skadde bruen lå nede på bakken viser.

HELT UPROBLEMATISK har det selvsagt ikke vært. Jeg har stor forståelse for den irritasjonen den midlertidige omkjøringen har medført – enten det er beboere, reisende eller andre. Dette er dessverre nødvendig slik situasjonen nå er. Men vi gjør hva vi kan for at plagene skal bli så små og at tiden skal bli så kort som mulig.

AFTENPOSTEN HAR SKREVET at Vegvesenet har kritisk lav bru-kompetanse – og henviser til et internt notat og en fagforeningstillitsvalg. La meg få legge den saken død: vi har solid og god kompetanse på bruer. Det er ikke på kvaliteten til våre ansatte at vi har utfordringer. Det er på kapasiteten. Der vi selv ikke har kapasitet, sørger vi for å leie inn konsulenter utenfra. Kvaliteten på norske

rådgivende konsulenter holder – i likhet med vår egen brukompetanse – et meget høyt nivå.

SELV OM SKJEGGSTAD BRU foreløpig er under «kontroll», er det likevel viktig å holde trøkket oppe på det større bildet. Klimaforandringer fører til økt naturfare, som skred, ras og hyppigere ekstremvær. Dette får konsekvenser for den infrastrukturen som vi har, hvor mye av den er bygget for mange år siden før klimatrussel var en realitet.

DERFOR ER forsknings- og utviklingsprosjektet NIFS – Naturfare, Infrastruktur, Flom, Skred – viktig. Prosjektet er et felles satsningsområde mellom Jernbaneverket, NVE og oss i Statens vegvesen – og setter stort fokus på intern kompetanse og faglig utvikling. Ett av de sju hovedprosjektene som det settes fokus på er nettopp dagens regelverk og rutiner knyttet til kvikkleire. Opp i mot 100 medarbeidere i de tre etatene er involvert i større eller mindre grad. ■

Jeg har stor forståelse for den irritasjonen den midlertidige omkjøringen har medført – enten det er beboere, reisende eller andre. Dette er dessverre nødvendig slik situasjonen nå er.

UTREDNINGEN OM FORBINDELSER MELLOM ØSTLANDET OG VESTLANDET

Aksjonsgruppa har fylgjande merknadar til utredninga:

- Me kan ikkje akseptera nedprioriteringa av rv. 7 Hardangervidda.
- Rv. 7 er den kortaste vegen mellom Oslo og Bergen og vil også vera det i framtida, med utbygging i tråd med dei andre aust – vest sambanda.
- Det er ikkje teke omsyn til dei regionale effektane i samband med utgreiinga. Hallingdal og Hardanger er dei største reiselivs regionane i landet og der er rv. 7 det desidert viktigaste sambandet.
- Fordelings verknadane er ikkje vurdert,

men foreslåtte strategiar vil utan tvil føre til at store delar av Hallingdal og Hardanger kjem dårlegare ut enn slik det er i dag.

- Utbygging av vintersikker veg er avgjerande for utvikling av næringsliv/reiselivet og gjev auka mogelegheit for heilårsturisme.
- Hardangerviddatunnelen som konkret alternativ vil og vera det beste tiltaket for å ta vare på villreinen i framtida.
- Regional plan for Hardangervidda som er vedteke av Hordaland, Buskerud og Telemark sine fylkeskommunar seier blant anna at ein skal utreda Hardangevid-

datunnelen som eit nytt alternativ, – og at «Valg av løsnings og realisering bør skje snarest mulig.»

- Me krev at KVVU for rv. 7 og Hardangervidda vert ferdigstilt og vurdert på sjølvstendig grunnlag all den tid sambandet dekkjer viktige regionale behov og samstundes er den kortaste og dermed den raskaste korridoren mellom Bergensregionen og det sentrale Austlandet.

Sverre Kleivkås
Leiar Hardangerviddatunnelen.
www.hardangerviddatunnelen.no

STYRKEPRØVEN SNUR – LASTEBILENE FÅR KJØRE!

Det blir IKKE kjøreforbud for tungtransport under Styrkeprøven 19.-21. juni. Arrangøren har revidert sin søknad til vegmyndighetene, der det i stedet legges opp til frivillige ordninger, slik at lastebilene velger andre ruter eller kjøretider.

Norges Lastebileier-Forbund (NLF) protesterte kraftig på den første søknaden om midlertidig kjøreforbud, fordi det ville ført til store ulemper for næringstransporten på vegene mellom Trondheim og Oslo. NLF's regionsjef i Hedmark og Oppland, Guttorm Tysnes, er glad for at Styrkeprøven AS justerer sine planer. – Vi skal være venner på vegen. Trafikantene må ta hensyn til hverandre, sier Tysnes. NLF oppfordrer alle tungbiler som IKKE har et konkret transportoppdrag i rittets trase, om å bruke omkjøringsveger.

Rittleder Morten Mørk sier at dialog er viktig: – Vi satser på frivillige ordninger som forhåpentligvis kan gi et bra resultat. Vi trenger bistand fra Statens vegvesen med hensyn til varsling til trafikantene om redusert fremkommelighet og alternative omkjøringsmuligheter. Dette gjelder både nord- og sydgående trafikk. Mørk understreker at biler i rittets trase er en utfordring. Både syklistene og sjåførene må hjelpe til, slik at en unngår ulykker.

Arbeidet med å trygge traseen er samarbeid med landets største aktør på veien avgjørende. Vi er svært takknemlig og begeistret for holdningene demonstrert av Norges Lastebileier-Forbund. Det er avgjørende at syklistene gjengjelder denne holdning og utviser respekt tilbake.

Styrkeprøven foreslår god skilting og styrket vakthold. På særlig utsatte plasser har arrangøren egne vakter, politi og sanitetspersonell. Styrkeprøven mener det er tilstrekkelig for å gjennomføre arrangementet på en betryggende måte. Farlige og vanskelige punkter i løypa merkes tydelig.

Norges Lastebileier-Forbund vil sende ut SMS til sine medlemmer før Styrkeprøven. NLF vil også informere om arrangementet og omkjøringsveger på lastebil.no.

– Det blir spesielt krevende når rekordpuljen kommer i stor fart. Vi vil anbefale yrkessjåførene å kjøre ut til siden og stoppe når de møter frontbilen – eller legge seg rolig bak hvis de kjører sørover, sier Tysnes. Når det gjelder utenlandske transportører, håper lastebileierforbundet om hjelp fra myndighetene og kundene, slik at også utlendingene får tilstrekkelig informasjon.

Styrkeprøven AS
Rittleder Morten Mørk

Norges Lastebileier-Forbund
Regionsjef i Hedmark og Oppland,
Guttorm Tysnes

Fargerik flytting

På Hamar flyttet de i januar fra en «tung» betongkoloss til ett av landets mest moderne kontorbygg.

TEKST OG FOTO HENRIETTE ERKEN BUSTERUD



De ansatte ble invitert til å sette sitt preg på hvordan den nye arbeidsdagen skulle se ut, var ikke Maria Johnsen, Auden Andersen, Oddny Gudmundsdottir og Mari Gotteberg vonde å be. Dermed ble økonomen, overingeniøren, landskapsarkitekten og landskapsingeniøren etter hvert interiørarkitekter. De ville vise at Statens vegvesen er en sprek etat og skape en fristende arbeidsplass.

TEMA I HVER ETASJE. Kwartetten utformet konsept og valgte farger, foto og møbler. Hovedidéen var at hver etasje skulle ha egen identitet, og at de ville trekke inn naturen og Hedmark. En etasje fikk vatn som tema, en fikk veg, en landbruk, en skog og en fjell. Et annet hovedgrep var å invitere graffitikunstnere til å dekorere hele trappeoppgangen – med temaene for hver etasje som utgangspunkt. For å få litt historikk på de nye veggene er de utsmykket med de gamle skiltsymbolene.

UVITENDE. Interiørgruppa holdt (farge)kortene tett til brystet. Innflytterne hadde ingen anelse om hva som ventet da de ankom med flyttekassene i midten av januar. Det eneste de hadde sett var et par oppslag om graffiti kunsten i lokalavisene et par dager før.

SÅÅÅÅ FORNØYDE. Det er mye skryt å høre om de lette og lyse lokalene. De ansatte er også imponert over at alt av IKT var på plass fra første dag – det var bare å stikke inn kontakta.

I trappa er det mye mer liv enn i det gamle bygget. Energigivende graffiti gjør at de ansatte får lyst til å gå. – Jeg går mye mer i trapper nå enn før, og det gjør jo at jeg ser flere folk også, sier en i fullt firsprang.

FORBILDE. Det nye bygget er konstruert etter alle kunstens regler når det gjelder miljø og er sertifisert på øverste hylle: Det er helt tett, krever lite energi, bruker bergvarme, og det er kun brukt resirkulerbare materialer. I det hele tatt er alt gjort på en forbilledlig måte. Noe som gjør at det allerede har vært et titalls bedrifter på besøk for å la seg inspirere. ■

1 - SENTRAL PLASSERING: De nye lokalene ligger bare en kort spasertur fra togstasjonen.

2 - RESEPSJON: Kråker flakser rundt i resepsjonen – inspirert av kallenavnet på Vegvesenets logo («kråka»).

3 - SOSIALE SONER: Mari Gotteberg, Oddny Gudmundsdottir og Maria Johnsen var med i interiørgruppa.

4 - GRAFFITI I TRAPPEOPPGANGEN: Hver etasje har sitt tema – her er Kyrre Wedvik omgitt av «vann».

5 - SKOGENS KONGE: Gamle skiltsymboler dekorerer noen av veggene.

6 - FARGERIKT MØTE: Oddny Gudmundsdottir, Auden Andersen (leder av interiørgruppa) og Maria Johnsen.

7 - HAR TRAPPET OPP: John Haglund synes det er trivelig å ta trappa.

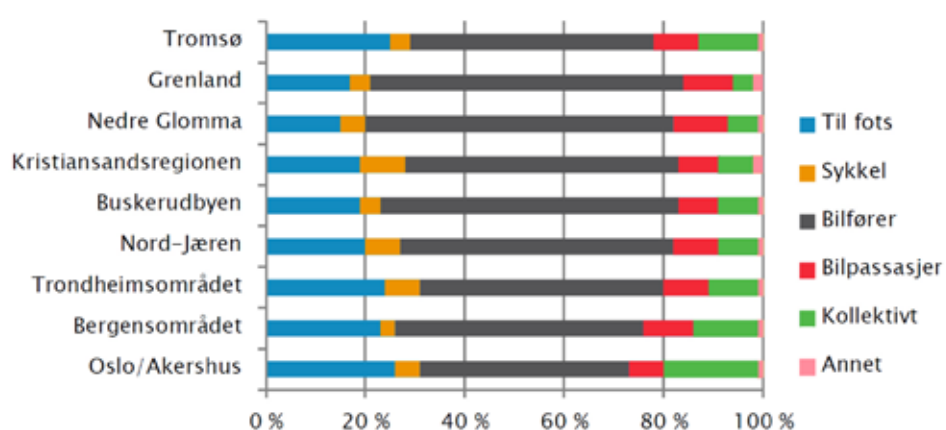




Slik reiser vi

Vi kjører mer bil og går mindre. Det er en svak økning i sykkelandelen, mens andel kollektivreiser har stått på stedet hvil de siste fire årene. Det viser den nasjonale reisevaneundersøkelsen for 2013/14 der rundt 60.000 personer over 13 år ble spurt gjennom et helt år. Resultatene brukes til transportprognoser, transportmodeller og ulike forskningsprosjekt.

TRANSPORTMIDDELFORDELING I NI BYOMRÅDER. RVU 2013/2014



SLIK HAR REISEVANENE ENDRET SEG DE SISTE FIRE ÅRENE

Tabellen viser endring i andeler i prosentpoeng, ikke antall reiser.

	Til fots	Sykkel	Bilfører	Bilpassasjer	Kollektivtransport
Oslo/Akershus	0	1	0	-2	1
Bergensområdet	-4	1	4	0	-1
Trondheimsområdet	-2	1	5	-3	0
Nord-Jæren	0	3	0	-2	0
Kristiansandsregionen	0	1	2	-4	0
Buskerudbyen	-2	-1	8	-5	0
Nedre Glomma	-1	0	4	-4	0
Grenland	0	-1	6	-4	-1
Tromsø	0	1	9	-4	-5
BYKOMMUNER					
Oslo	-1	0	2	-1	1
Bergen	-4	0	3	0	0
Trondheim	-1	2	3	-2	-1
Stavanger	2	3	-1	-4	0

Mange flere må gå ellers vil trafikken stå

Halvparten kjører bil hvis de skal reise mellom en og tre kilometer. Sjøl ved turer på noen hundre meter velger over 20 prosent bil. Men det er rett og slett ikke plass til å avvikle trafikkveksten i byene med personbil.

TEKST HENRIETTE ERKEN BUSTERUD

Om 15 år vil det hver dag bli nesten 1,7 millioner flere daglige reiser i de ni største byområdene. Halvparten av disse reisene vil komme i Oslo-området, mens Nord-Jæren og Bergens-området vil få rundt 200.000 nye reiser hver. Hvis alle disse reisene blir med bil, vil det bli kø, kaos og miljøproblemer.

STORT POTENSIALE. At så mange kjører bil på korte turer, viser at det er et stort potensial for å få flere til å gå, sykle og reise kollektivt. I framtida vil byene bli tettere, slik at det blir kortere avstander til ulike gjøremål. Analyser viser for eksempel at 60 prosent av de nye reisene i Bergen kan tas til fots i 2030.

GÅSTRATEGI. Norge er et av få land med en nasjonal gåstrategi: Den skal bidra til at flere går, og at det blir attraktivt å gå for alle. Vegvesenet jobber på flere plan – med alt fra traséer og omgivelser til håndbøker og regler. De forsker også på hva som gjør at folk velger å gå - eller ikke - og hva som er viktig med omgivelser for å få folk til å gå.

KOMMUNER MED GÅSTRATEGI. Målet er at 50 kommuner skal lage sin egen gåstrategi innen 2017 der de har planer for sammenhengende og universelt utformet hovedgangnett. Smarte snarveger er viktig for å få flere til å gå: Trondheim og Alta har de siste årene lagd en rekke gode snarveger. ■



Bekymringsfullt

Med tanke på transportetatens mål om nullvekst i personbil-trafikken i byområdene, er det ikke oppløftende tall som blir lagt på bordet. Tallene peker ikke i riktig retning.

Vi kjører mer bil og det er færre i hver bil. Vi går mindre, og det er bare litt flere som sykler og reiser kollektivt. Mellom 40 og 60 prosent av alle reiser i byområdene gjøres av folk som kjører alene i bil. Halvparten kjører bil på reiser mellom en og tre kilometer. Sjøl på reiser under en kilometer er bilandelen 23 prosent

- Det er klart det er bekymringsfullt at det er mer bilbruk når målet er det motsatte. Det gir oss utfordringer med å nå nullvekstmålet i personbiltrafikken. Men vi

jobber med å snu trenden og å få flere til å gå, sykle og reise kollektivt. Det sier Eivin Winsvold som jobber med bytransport i Statens vegvesen.

Mange korte bilturer gjør at det er et potensial for å få flere til å gå, sykle eller reise kollektivt i stedet. Analyser viser også at det blir mange nye, korte reiser de neste årene. Disse reisene egner seg bedre for sykling og gåing enn kollektivtransport. I personkilometer blir derimot kollektivreisene viktige siden de er betydelig lengre.

BYMILJØAVTALER. Winsvold forteller at Statens vegvesen forhandler med de største byene om såkalte bymiljøavtaler. Staten skal fordele 26 milliarder kroner til tiltak som skal få flere til å gå, sykle og reise kollektivt. Det er også satt av åtte sykkelmilliarder og midler til kollektiv infrastruktur.

- Bymiljøavtaler forplikter byene til å hindre økning i biltrafikken. Dette skal skje gjennom samordnet areal- og transportplanlegging, bilrestriktive tiltak og stor



TRANSPORT I DE NI STØRSTE BYOMRÅDENE

- Store forskjeller i kollektivtilbud og reisevaner
- Oslo har lavest bilandel og høyest andel gåing og kollektiv
- I Oslo er det like vanlig å gå på en enkeltreise som å bile
- Trondheim, Stavanger og Kristiansand har den høyeste sykkelandelen
- 58 % i Oslo-området har et kollektivtilbud fire ganger i timen og under en km til holdeplass
- Det kjøres kortest med bil i Oslo, lengst rundt Bergen, Trondheim og Stavanger

SYKKELREISER

- 4,5 % sykler, mot 4,2 % i 2001
- Flere sykler i byene
- Det er høyest sykkelandel og størst økning Trondheim, Stavanger og Kristiansand
- Andel vintersykling er doblet
- I Oslo har sykkelandelen økt fra 4,7 i 2009 til 5,4 %
- Snittlengde på sykkelreise har økt fra 4 til 5,1 km
- Mest sykling på under 4km
- Flest skole- fritids og arbeidsreiser
- Unge menn sykler mer enn unge kvinner
- De som tjener minst og mest, sykler mest

ARBEIDSREISER

- En gjennomsnittlig arbeidsreise er 16,3 km
- Vi bruker i snitt 24 minutter til jobb
- Folk rundt Oslo har de lengste arbeidsreisene
- 82 % av dem som kjører bil til jobb har p-plass der
- 70 % kjører bil hvis det er p-plass på jobb
- Sjøl med godt kollektivtilbud er det bare 29 % som velger det
- 42 % reiser kollektivt til jobb i Oslo

KOLLEKTIVTRANSPORT

- Kollektivandelen på alle reiser er 9,3 %
- Kollektivandel på arbeidsreiser har økt med 4 prosentpoeng siden 1992
- Flest reiser kollektivt til og fra skole
- 12 % av reiser over 4 km skjer kollektivt.
- Vi reiser mest kollektivt på hverdager og om vinteren
- Unge og kvinner reiser mest kollektivt
- De som har under 1 km til holdeplass og minst fire avganger i timen reiser mer kollektivt

REISER TIL FOTS

- Andelen som går har sunket noe, men folk går lengre enn før
- 79 % av reiser under 500 m er til fots
- 52 % av reiser i nærmiljøet (radius under 2 km) er til fots
- Vi går mest i helgene, på fritid og til skolen
- Kvinner unge og eldre går mest
- Bosatte i byer går mest
- Jo større inntekt, jo mindre gåing



BILHOLD OG BILBRUK

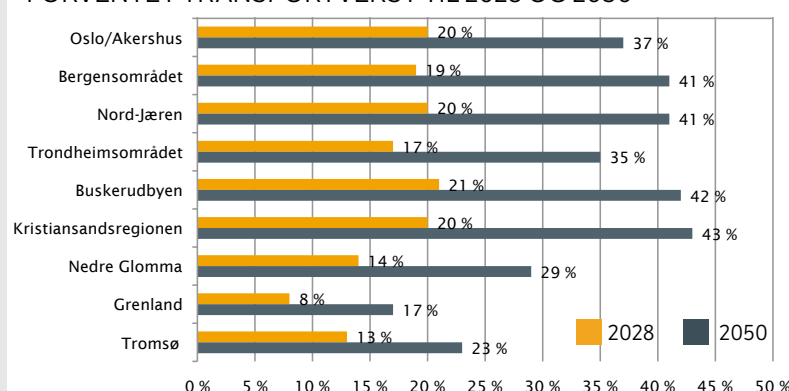
- En million flere personbiler nå enn for 30 år siden
- 90 prosent av husholdningene har bil
- 45 % av husholdningene har tilgang til minst to biler
- Hver bil kjøres 12.560 km i året
- En reise som bilfører er i snitt på 15,8 km
- For en bilfører er en av fire reiser mellom 1 og 3 km
- 6 % av bilturene er kortere enn 1 km
- Over halvparten av daglige reiser er som bilfører, bare 8 % som passasjer
- Andel bilpassasjerer har sunket fra 12 i 1992 til 8 % i dag
- Menn kjører 1,3 mil mer hver dag enn kvinner

TEKST HENRIETTE ERKEN BUSTERUD

satsing på gående, syklende og kollektiv (infrastruktur og drift). En slik helhetlig satsing skal få langt mer transport for hver krone, sier Winsvold.

I Trondheim ønsker de blant annet midler til et nytt superbusskonsept. Stavanger satser på «Bussvei» og i Bergen er det ønske om midler til å videreutvikle Bybanen.

FORVENTET TRANSPORTVEKST TIL 2028 OG 2050



25 PROSENT MER SYKKLING I TRONDHEIM

Bred, stor og felles satsing gjør at Trondheim triller inn som best i sykkelklassen. Andelen som sykler har økt fra rundt 7 til 9 prosent.

TEKST HENRIETTE ERKEN BUSTERUD

Trondheim ligger det en og en halv milliard kroner i Miljøpakken som skal brukes på sykkel fra 2010 til 2025. Stor aktivitet både på alt fra bygging til markedsføring har gitt resultater: Nå er det flere sykklister av alle slag og hver femte jobbreise skjer på sykkel sommerstid. Sykkeltellinger viser at 20.000 daglig sykler inn og ut av sentrum på en god sommerdag. I løpet av et år er det for eksempel en halv million som sykler over Verftsbrua, som er en av de mange snarvegene som er bygd for de som går og sykler.

BYGG OG BLÆST. -Ting tyder på at vi har gjort noe riktig, sier Lars Sira i Statens vegvesen. Han sitter i sykkelgruppa i Miljøpakken der kommune, fylkeskommune, Vegvesenet og SLF jobber mot felles mål. Han mener de i Trondheim har ei god oppskrift på hvordan de skal nå målene. Viktige ingredienser er bygging og markedsføring og en sykkelstrategi som politikerne støtter fullt og helt.

- Politikerne er opptatt av å vise at gulrøtter virker. Vi har tenkt bredt og satset mangfoldig. Og ting gjøres tydelig og ordentlig, sier Sira.

- Undersøkelser viser at mange ikke

opplever at det er trygt nok å sykle. Hovedgrepet vårt er adskilte anlegg og å skille sykklister og gående, sier Ivar-Arne Devik. Han jobber i Trondheim kommune og er leder av sykkelgruppa.

PÅ GOD SYKKELVEI. Richard Liodden i Syklistenes landsforening sier Trondheim er på vei til å bli en god sykkelby, sjøl om mange forhold kan og skal bli bedre, noe det også jobbes med.

- Vi er sjølsagt utålmodige, men trenden er positiv, sier Sanders og legger til at også Infogjengen i «Miljøpakken» er flinke til å fremme sykling.

Bør kunne nå mål. -Gjøres de riktige tingene bør Trondheim snart kunne måle seg med gode sykkelbyer som Umeå med 19 % sykkelandel og Oulu med 20 % sykkelandel. En sykkelandel på 15 % bør kunne oppnås innen 2025 i tråd med i sykkelstrategien. Det sier Richard Liodden Sanders i Syklistenes landsforening.

VALFARTER TIL SYKKELHEIS. Sira forteller at det som virkelig setter Trondheim på sykkelkartet internasjonalt er sykkelheisen Trampe. Det er et fast punkt på guidede turer og er faktisk det mest besøkte etter Nidarosdomen. ■





2



3



4



8

1 - SYKKELKAMPANJE: En av flere.

2 - RØD LØPER: For syklistene. (Foto Knut Opeide)

3 - BEDRE FORHOLD: For vinter-syklistene. (Foto: Henriette Busterud)

4 - SKOLESYKLING: Aldersgrensen er opphevet. (Illustrasjonsfoto Henriette Busterud)

5 - TILRETTELAGT: Mange snarveger. (Foto: Henriette Busterud)

6 - HUNDREVIS: Med faste sykkelstativ på plass. (Foto: Henriette Busterud)

7 - KONTROLL: Utdeling av lykter og godt samarbeid med politiet. (Foto: Knut Opeide)

8 - SYKKELHEIS: Trampe er en populær attraksjon i Trondheim. (Foto: Knut Opeide)

SLIK FÅR DE TRØNDERNE PÅ TO HJUL:

- ▶ Bred politisk støtte om Miljøpakken
- ▶ Sykkelstrategi med høyt ambisjonsnivå med vekt på at det skal være trygt å sykle
- ▶ Tett og bredt samarbeid, kommunen, fylket og Vegvesenet og SLF har felles sykkelgruppe
- ▶ 180km sammenhengende hovednett for sykkel: sykkelveg med fortau, røde sykkelfelt, sykkelfelt, gang- og sykkelveg, fortau.
- ▶ Oppheving av aldersgrense for skolesykling
- ▶ 13 snarveger
- ▶ Tynning av busker, belysning og skilting
- ▶ Gode infokampanjer, nettsider, kinoreklamer
- ▶ Aksjoner med gratis sykkelservice, utdeling av sykkellykter og piggedekk
- ▶ 200 sykkelstativ på skoler
- ▶ 1300 faste sykkelstativ i sentrum (halvparten på plass)
- ▶ Bysykler ved tog- og busstasjoner
- ▶ Vinterdrift bedres litt etter litt – skjerpede krav, tester nytt utstyr
- ▶ 22 har deltatt på sykkelplanleggingskurs
- ▶ Konkurransen om å bli mest sykkelvennlige arbeidsplass
- ▶ Politiet ser syklistenes behov – godt samarbeid om kontroller og skilting

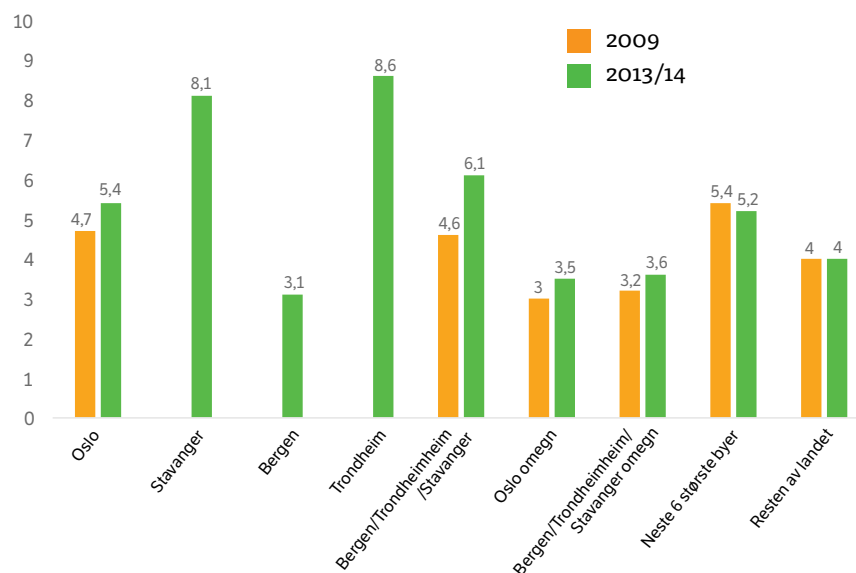
NASJONALT SYKKELMÅL:

I 2023 er målet at 8 prosent skal sykle på landsbasis. Det gjør at andelen som sykler i de største byene må doubles. Beregninger viser at sykkelandelen i 2023 blir på 5,6 prosent med dagens innsats. Det vil si at en må gjøre mer av det samme med større kraft og fornyet innsats for å nå målet.

NASJONAL SYKKELSTRATEGI 2014-23

. Statens vegvesen har kartlagt status og behov for antall kilometer gang- og sykkelanlegg fordelt på de ulike vegene. I strategien er det skissert hvilke virkemidler som skal til for å få flere til å velge sykkel til ulike gjøremål, og hvordan innsatsen kan måles i form av sykkelregnskap.

SÅ MYE SYKLER VI



Sto støtt da brua kollapset

Det er ingen spøk å få ei ødelagt bru i fanget og en haug med journalister på nakken. Men Ingunn Foss tok det hele på strak arm.

TEKST HENRIETTE ERKEN BUSTERUD

Mens noen ble spurt hvor de var da staven brakk, kan en kanskje spørre seg hvor Ingunn var da brua «knakk»?

DISKUTERTE BEREDSKAP. – Jeg satt i et ledermøte i Tønsberg den dagen. På agendaen sto beredskap. Vi gikk gjennom planer og hva vi burde øve mer på. Vi var usikre på hva vi skulle velge som tema. I Vestfold har vi jo ikke så mye uvær og har heller ikke problemer med fjelloverganger, sier Foss.

At ei bru skulle kollapse var ikke i deres fantasi eller aktuelt case i en beredskapsøvelse. Men litt senere i møtet blir de avbrutt av en som fortalte at E18 var stengt og sjefen for drift- og vedlikehold måtte ut av møtet.

Da var hun fortsatt lykkelig uvitende om hva som hadde skjedd. Det hender jo en veg blir stengt på grunn av ei ulykke, eller at det er for glatt og lignende. De som satt igjen antok at det var noe sånn som var årsaken, og at det kanskje var å overdrive og koble inn drift- og vedlikeholdssjefen. Men så fikk de altså beskjed om hva som hadde skjedd og så bilder på nettet. Da var allerede Vegvesenets folk sendt ut.

UVIRKELIG. – Det var vel like sjokkartet for oss som for andre: Hvordan i alle verden kunne dette skje? Det var en blanding av sjokk - og en ufattelig lettelse over at det ikke var gått med menneskeliv, at det «bare» var ei bru som var skadet, sier Foss.

MØTTE MEDIENE. Etter å ha snakket med regionvegsjefen ble det satt krisestab. Så startet telefonene å ringe.

– En mister litt tidsbegrepet når slike ting skjer, men vi avtalte å møte mediene på ei veikro. En journalist ville også ha oss ut til brua, så vi kjørte videre til enden av brua. Det var litt kaos å komme seg dit, og det gjorde et utrolig inntrykk både å se brua og rasmassene. Jeg har heldigvis aldri sett noe liknende.

MOBILISERING. I løpet kvelden kom det eksperter og geoteknikere fra Vegdirektoratet til brua. Dagen derpå var det allerede grunnboringsrigger på plass.

– Det var veldig godt å kjenne hvordan Vegvesenet mobiliser. Alle sa ja når vi spurte om bistand. Folk kom nesten på eget initiativ. Jeg fikk også veldig god støtte fra fungerende vegdirektør og regionvegsjef. Ikke minst gjorde Vegtrafikksentralen og våre folk en fantastisk jobb med å om dirigere trafikken. Det føles trygt og godt når Vegvesenet står sammen i kriser – det gjør meg stolt og imponert, sier Foss. Hun legger til at det i løpet av noen dager ble rigget en prosjektorganisasjon for det videre arbeidet.

Noe som også var viktig i en tidlig fase var god dialog med kommunene og å unngå ulykker på sidevegnettet. Det ble umiddelbart vurdert om det var behov for strakstiltak der.

PRESSEPRESS. Foss synes det var en spesiell opplevelse med så stor pågang fra journalister.

– Jeg har jo vært på medietreningskurs, men dette var ekstremt. Det har vært et sjokk å være linselus. Jeg skjønner at dette er en store mediasak, men det var veldig rart at det var jeg som var i mediens søkelys. Det var en merkelig følelse da det kom løpende 20 journalister med mikker og kamera mot meg. Men jeg har fått masse tekstmeldinger fra folk som heier på siden, det var hyggelig i en slik situasjon. Ellers må jeg si at pressen har vært ryddig - vi har hatt en god dialog. De hadde forståelse for at vi måtte tilbake til kontoret for å ta en statusrapport og liknende.

VANSKELIG IKKE Å VITE. Foss sier det har vært vanskelig ikke å ha svar på pressens spørsmål og noe å kommunisere om. Det er mye uvisse når det skjer uventede og alvorlige ting som ikke er så lett å få oversikt over. Det var mange spørsmål om hva som skulle skje videre, årsaker og skyld.

– Jeg skulle jo ønske jeg kunne si at kollapsen skyldtes ditten eller datten, og at vi kunne åpne vegen igjen om så lenge, men

slik var det jo ikke. Derfor var jeg veldig spent på hva som ventet oss på pressekonferansen vi skulle ha før vinterferien. Men vi fokuserte på hva vi kunne si – og hva vi ikke hadde svar på.

FLERE MÅ HA SVAR. På spørsmål om hva slags tips hun har til andre når det skjer kriser svarer Foss:

– Det er viktig å ha flere som kan svare på spørsmål, det var vanskelig for sentralbordet å få tak i meg. Både jeg og kommunikasjonsmedarbeideren min hadde hundrevis med ubesvarte anrop og tekstmeldinger, og mailboksen var sprengt. Det var bare mellom tolv og seks på natta det var stille. Det var bra å ha en som styrte med hvem, hva, hvor når det gjaldt intervjuer, slik at jeg slapp å stresse med det.

SOLSKINNSTURIST. Da Skjeggestad bru ble sprengt, var Foss-familien på hytta i Vang i Valdres.

– Heldigvis var det dårlig dekning der, så jeg fikk sluppet av, he he. Jeg er veldig god på å koble av og ha ferie, selv etter perioder med veldig mye jobbing. Og jeg er en solskinnsturist med kvikkklunsj i sekken - er det dårlig vær koser jeg meg heller foran peisen. Hytteferie med gutta våre på sju og ti er en fin form for ferie, ikke minst etter et par uker med unntakstilstand i heimen. Vi ser alle fram til mer normale dager nå. Den minste lurte på om jeg ikke kom og hentet på SFO snart. De hadde forresten sett meg på Supernytt på TV, da - og det syntes de nok var litt stas.

TIL HEST. I følge kolleger er Foss en positiv og humoristisk person med glimt i øyet. Hun har også mye energi på fritida, og er lidenskapelig opptatt av hest: Hun har brukt mye tid på hesteryggen oppgjennom årene, og har også eid flere hester.

– Det er fantastisk å ha en kommunikasjon med det store dyret. Dessuten er det en super avslapning, en får ikke tenkt på så mye annet når en er ute og rir, sier hun og fosser videre til nye oppgaver. ■

BAKGRUNN:

Ingunn Foss ble født i Skiptvet i Østfold i juni 1966. Hun utdannet seg til sivilingeniør i Trondheim. Etter det jobbet hun noen år som prosjektleder og lærer i geoteknikk og vegplanlegging på ingeniørhøgskolen i Telemark. Hun har også jobbet med trafikksikkerhet i Skien kommune.

Karrieren i Statens vegvesen startet i årsskiftet 1998/99. Først som seksjonsleder på laboratoriet i Buskerud. Neste stilling var på regionsnivå - i staben til utbyggingssjefen. Der lagde hun plan- og byggeprogram, bidro med å styre hva de skulle bruke pengene til og fulgte opp de store plan- og byggeprosjektene. Neste stopp ble som seksjonsleder på Ressursavdelingen der hun jobbet med plan og prosjektering. I november 2013 startet hun i stillingen som avdelingsleder på Vegavdelingen i Vestfold.



” Hvordan i all verden kunne dette skje? Det var en blanding av sjokk - og en ufattelig lettelse over at det ikke var gått med menneskeliv.

FOTO: JORUN SÆTRE OG PRIVAT

LETTET ETTER VELLYKK NEDSPRENGNING

Både fysiske og mental spenning ble utløst da Statens vegvesen forrige helg sprengte ned halvparten av den vestre Skjeggestad bru på E18 i Vestfold.

TEKST OG FOTO HÅKON AURLIEN

«**D**et var mye adrenalin i lufta men dette gikk akkurat slik vi hadde håpet og det var vi veldig glade for, sa Vegdirektoratets brudirektør Børre Stensvold. Statens vegvesen region Sørs prosjektsjef Anette Aanesland og byggeleder Bjørn Gjelsås markerte en vellykket nedskyting med et solid «high five».

– Sprengningen gikk veldig bra, fastslår prosjektleder Arvid Veseth.

– Nå vi må undersøke tilstanden til den gjenstående brua og stabiliteten i grunnen. Vår førsteprioritet er å få klarhet i når vi kan sette trafikk på det nordgående løpet, sier han.

NOE KØ. E18 har en daglig trafikk på rundt 10.000 biler, det betyr at den gjenværende brua kan ta unna trafikk i begge retninger i hverdagen men at det kan bli kø og økt trafikk på alternative ruter i helgene. Vegvesenet tar nå kostnaden ved noen flere fergeavganger på riksvegsambandet Horten-Moss.

Prioritet to er å bygge en ny østre bru. Hvor lang tid dette vil ta er foreløpig ikke

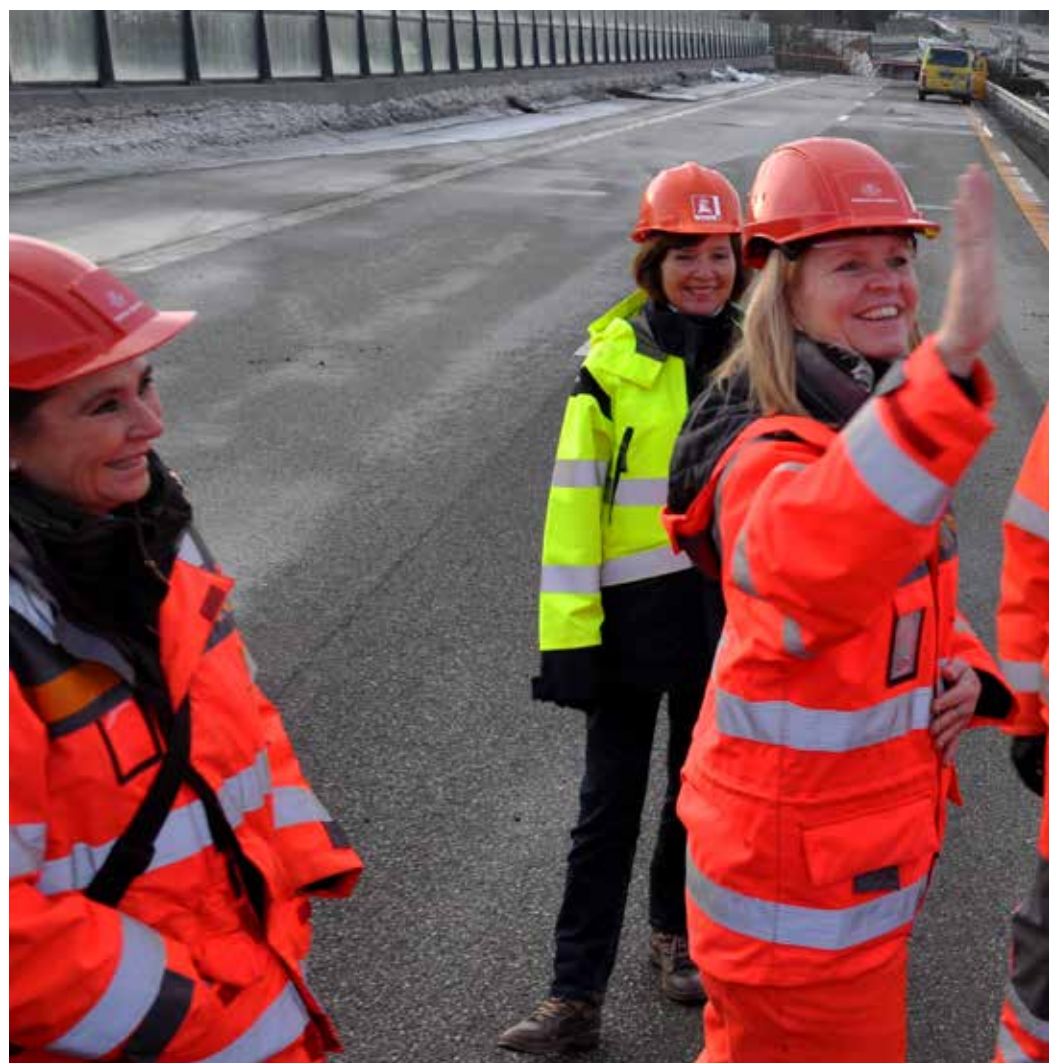
klart men det er antydning en byggetid på halvannet år.

– Først må vi vurdere hva som kan brukes av det som står igjen av fundament og piler, sier Veseth.

2700 TONN. 2 700 tonn betong gikk i bakken da den sørlige halvdelen av brua ble sprengt ned, 13 dager etter at en piler ble tatt av et ras 2. februar. Etter raset hang brua og hadde såpass store spenninger i konstruksjonen at den sto i fare for å falle ned ukontrollert og da kunne skade nabobrua.

Løsningen ble en nedsprenning der entreprenøren AF Decom fyrte av 103 kg sprengstoff i en kontrollert sekvens over 165 millisekunder for å styre fallet. For å sikre minst mulig forstyrrelser i kvikkleiregrunnen, landet brua på 2 000 kubikkmeter Leca-kuler.

Det fungerte helt etter oppskriften, rystelsesmålinger under sprengningen viste verdier godt under antatt farenivå. Ekspertteam foretok grundige målinger etterpå og kunne etter et døgn slå fast at den gjenværende østre brua og halvdelen av den vestre sto helt stabilt. ■



FORNØYDE: – Dette gikk bra, fastslår Statens vegvesen region Sørs prosjektsjef Anette Aanesland og byggeleder Vegvesenet og AF Decom, prosjektmedarbeider Bodil Oddberg og brudirektør Børre Stensvold.



KONTROLL: Ekspertene fra Norges Geotekniske Institutt og Statens vegvesen kontrollerte området nøye rett etter og et døgn etter sprengningen.



LECA-KULER: Brua falt ned på 2000 kubikkmeter Leca-kuler, og dermed ble det ikke et støt mot bakken som kunne utløse nye ras.

KET

” Dette gikk akkurat slik vi hadde håpet. Børre Stensvold



SE VIDEO PÅ:
[HTTP://YOUTU.BE/OXXVQNIWKHQ](http://youtu.be/OXXVQNIWKHQ)



eder Bjørn Gjeldsås sammen med (f.v.) Unn Una Johansen og Therese Semb som er HMS-medarbeidere i



DE FØRSTE: Brudirektør Børre Stensvold, byggeleder Bjørn Gjeldsås og Inge Solberg fra Rambøll var de første inn for å kontrollere brukonstruksjonene etter nedsprenningen.

LANGTIDSKRITISK ER IKKE STRAKSKRITISK

104 bruer i Norge kategoriseres nå med skader som er «kritisk for bæreevnen» i Brutus, Statens vegvesens bruforvaltningssystem. Men bruene er ikke farlige å kjøre på for trafikantene.

TEKST OG FOTO HÅKON AURLIEN

«**N**ei, de er ikke det men skadene må utbedres ganske snart dersom brua skal oppnå en planlagt levetid på 100 år, sier seksjonssjef Morten Wright Hansen i Vegdirektoratet.

BEGREPSBRUK. Ødeleggelsen av Skjeggestad bru på E18 i Vestfold har ført til stor medieoppmerksomhet om vedlikeholdet av norske bruer. Her kom det godt til syne at brumiljøer legger noe annet og mer langtidig i begrepet «kritisk» enn det folk flest gjør.

– Det kan godt hende at vi bør endre begrepsbruken og ikke bruke et uttrykk som kan misforstås og skape engstelse, sier Morten Wright Hansen.

SYSTEMATIKK. I fjor utførte Vegvesenets folk og konsulenter 5981 inspeksjoner av 17.300 bruer på riks- og fylkesveinettet. Alle konstruksjoner inspiseres systematisk for å avdekke feil.

– Vi vet om nær sagt hver eneste sprekke, avskalling og setningsskade, sier brudirektør Børre Stensvold.

– Har en bru fått en skade som reduserer bæreevnen, blir brua stengt for tunge kjøretøyer. Ny aksellast, eller totalvekt, settes med god sikkerhetsmargin. Dermed er det ikke farlig for trafikantene å kjøre på den aktuelle brua, påpeker han.

RASFARE. Skaden på Skjeggestad bru oppsto da et fundament ble rammet av et leirras. Fundamentet står på inntil 30 meter lange stålkernepepler satt gjennom leira og ned i fjellgrunnen, og er



VEDLIKEHOLD: – Bruene faller ikke ned på grunn av manglende vedlikehold, sier Morten Wright Hansen, leder i seksjon for bruforvaltning og beredskap i Vegdirektoratet

beregnet for å ta opp vertikal last fra brua og trafikken. Men de kan ikke stå imot kreftene om leirmassene sklir sidelengs.

– Vi kan ikke la være å bygge veier gjennom rasfarlige områder og kan ikke bygge bruer for å takle slike situasjoner, sa professor Steinar Nordal ved NTNU til Tønsbergs blad etter raset.

– Det er nok behov for en politisk gjennomgang av om bruer skal bygges slik at de ikke kan rammes på denne måten, sa statssekretær Bård Hoksrud da han besøkte rasstedet. ■



BRUBESØK: Statssekretær Bård Hoksrud, her sammen med Vestfolds fylkesordfører Per-Eivind Johansen og brudirektør Børre Stensvold, mener sikkerheten mot ras bør bli tema for en politisk vurdering.

REKORDDRAS PÅ

Denne vinteren har slått alle snørekorder på Vikafjellet. Da Vegen og vi besøkte rv. 13 en tirsdag i februar var den akkurat åpnet etter et stort snøras søndag kveld. Natt til onsdag gikk et nytt ras som stengte vegen igjen.

TEKST KJELL WOLD FOTO KJELL WOLD OG SIGMUND STADHEIM

«**V**i skylder alle som er avhengig av vegen å få åpnet den igjen så snart vi kan og så snart det er trygt, sier vegmester Sigmund Stadheim i Mesta. Alternativet for alle som reiser mellom Vik i Sogn og Fjordane og Voss i Hordaland er en omveg på 100 kilometer og to ferjer.

TRE TIMER I DO. Eller som Stadheim uttrykker det. – Forskjellen på stengt eller åpen rv. 13 over Vikafjell er tre timer i do. Derfor jobber vi døgnet rundt hele vinteren for at vegen kan holdes åpen og minst mulig kolonnekjørt, sier den sindige vegmesteren fra Vangsnes ved Sognefjorden.

Han kan aldri huske at det har falt så mye snø på Vikafjellet så tidlig på vinteren som i år. Enkelte steder er brøytekanterne på den snau 25 kilometer lange fjellovergangen nå åtte-ni meter høye.

BEGRAVD. Etter en tøff start på vinteren før jul har den ene stormen avløst den andre i januar og februar. Snøen har sjelden tatt mer enn en dags pause.

Dramatikken toppet seg andre søndag i februar da Stadheims kollega og gode nabo, brøytesjåfør Eirik Stadheim og hans hjullaster med fres ble begravd av et 250 meter bredt og fire-fem meter dypt snøras på kvelden 8. februar.

TÅLTE TRYKKET. – Det var her langs Skjellingavatnet på sognesiden at det store raset gikk søndag kveld. Vi er aldri alene på jobb. Ei heller denne gangen. Hjullasteren som ble begravd under store snømasser tålte trykket av snøen og sjåføren kunne på ganske kort tid grave seg selv ut av raset og i trygghet.

Vi er alltid utstyrt både med radiosamband og skredvarsler når vi er ute på jobb. Eirik fikk varsla andre og kom seg fort i sikkerhet. Dagen etter måtte vi grave oss fram til hjullasteren som vi peilet oss fram til ved bruk av brøytestikkene, forteller Sigmund Stadheim. Han er sjeleglad for at både kollegaen og brøytebilen var like hel.

NYTT RAS. Bare et halvt døgn etter av Vegen og vi besøkte Vikafjellet, gikk det et nytt ras over rv. 13. Denne gangen i Holesvingane på vossasiden.

Høyeste punkt på Vikafjell er «bare» 982 meter. Likevel er det meget krevende å holde vegen åpen når det snør og støtt og stadig blåser nordavind fra alle kanter i Stølsheimtraktene på sørsiden av Sognefjorden.

Men brøytefolka på Vikafjell er noen ordentlige hardhauser. Denne vinteren har likevel vært litt i overkant krevende, synes vegmester Siggen og hans kolleger. ■



BRØYTEKANT: Vegmester Sigmund Stadheim viser 8-9 meter høye brøytekanter i Holesvingane.

**Vi er aldri alene på jobb.
Ei heller denne gang.**
Sigmund Stadheim, Mesta

VIKAFJELL



1. Søndag 8. februar ble en av Mestas brøytebiler fanget i et stort snøskred.
2. Ikke lett å være skilt på Vikafjell.
3. Dagen etter graves fresen fram like hel.
4. Sjeldent mye snø midtvinters, selv på Vikafjell.





STEDET:

RONG er et lite sted både i Øygarden nordvest for Bergen og som her innerst i Bordalen i Voss. Navnet er gammelt og stammer trolig fra det gamle tresortnavnet raun. Kan også bety krumming, kne eller krumtre som i båt og fartøy. (Foto: Kjell Wold)

QUIZ:

20 spørsmål

Prøv deg på Veggen og vi-quizen. Svarene finner du ved å snu siden.



PÅ VIDDA - SPØRSMÅL 18: Flere på oppdrag på Hardangervidda i vinter (Foto: Kjell Wold)

- | | | |
|--|--|--|
| 1 Hva heter brua som kollapset i Vestfold | 8 Hva er start og endepunkt for ny E134 utenom Kongsberg? | 15 Hvor mye gikk saltforbruket på norske vegger ned i fjor? |
| 2 Hvilken veg ble stengt som følge av dette? | 9 Hvor ligger Kvamskleiva på E16? | 16 Hvilken by har en porselensmonolit i en rundkjøring? |
| 3 Når ble E18-brua bygd? | 10 Hvor skal statlig plan gi raskere utbygging av E10? | 17 Hvem er sjefredaktør i fagbladet Bygg og anlegg? |
| 4 En kvinnelig vegvesenansatt skal på to måneders tunneljobb utenlands. Hvor? | 11 I hvilken fjord måles nå vind og strømforhold fra bøyer? | 18 Hvilket kjent utenlandsk magasin følger biltrafikken på Hardangervidda i vinter? |
| 5 Den nye føreropplæringa er blitt evaluert. Når ble den innført? | 12 Hvor mange dødsulykker var det i bygge- og anleggsbransjen i 2014? | 19 Hva heter mannen som ledet øst-vest utredningen for Statens vegvesen? |
| 6 En ny hvileplass for tungbiler ble nylig åpnet i Bergen. Hvor? | 13 Tunnel nummer to planlegges på rv.23. Hvor? | 20 Hvem fikk Vakre vegers pris for 2014? |
| 7 Hvor skulle det gis bort tusenvis av lass med myr? | 14 Hvor mange E6-tunneler i Nordland må oppgraderes? | |

I HANSKEROMMET:

Rudi Marino Malmo

Jobber som byggeleder på OPS og vegoppmerking, Kristiansand

1 Hva har du i hanske-rommet?

Ingenting! Jeg kjører Peugeot Partner, og der er det så mange andre fiffige rom som jeg kan plassere nødvendig utstyr i.



2 Du har et klingende navn?

Det er nok bare mine foreldre som har vært litt i overkant kreative. Jeg kommer fra Lofoten.

3 Hvordan er «OPS-merkejobben»?

Jeg har ei todelt stilling. Jeg har en byggelederstilling der jeg følger opp OPS-kontrakten Lyngdal-Flekkfjord. Som byggeleder for vegoppmerking i Vest-Agder følger jeg opp seks oppmerkingkontrakter.

4 Hva fyller du fritida med?

Som småbarns-pappa så svømmer jeg ikke akkurat i fritid, men vi har en liten seilbåt som jeg forsøker å holde i stand. Jeg har jobbet flere år på Svalbard og har seilt noen ganger mellom Svalbard og fastlandet. Jeg jobber også for Redningssskøyta hvor jeg har vakt hvert 12. døgn. Her går det med en del ettermiddager og helger for å hjelpe båtfolket ved grunnstøting, slepeoppdrag og tau i propellen.

5 Bra arbeidsplass?

Helt fantastisk! Har kun vært her ett år, men kunne ikke funnet bedre arbeidsgiver og miljø. Det er stor takhøyde og rom for ulike personligheter – og mye hjerterom og hjertevarme. Ingen sure miner når intetanende kolleger ble servert «Nordnorske kokosboller», dvs. fiskeboller med sjokoladetrekk og kokosstrø. Litt verre var det når jeg fikk kontordøra boltet igjen da kolleger reagerte på at det luktet litt tørrfisk av klærne. Jeg slapp for øvrig ikke ut av kontoret før min bedre halvdel hadde vært innom med nye klær til meg.



Unormal i bredde

167

Skiltet står inn mot fylkesvegen mellom Raufoss og Fall i Oppland, og har skapt mange smil. Hovedskiltet er en omvendt variant av fareskilt 106 «Smalere veg» som brukes når en offentlig veg blir smalere enn 5,5 meter. Det er satt opp i overgangen mellom en ni meter bred privat veg og en seks meter bred fylkesveg, med stedsnavn som underskilt, noe som også er i strid med Vegvesenets håndbok 300, Skiltnormalene. Grunneier Bjørn Olav Bakke sier at skiltet er satt opp som en spøk, dermed faller det utenom de oppsatte kriteriene for denne spalten. Men siden skiltet har fått stå noen år mener den unormale jury, øverste myndighet for Håndbok 300, at det må regnes som akseptert og dermed også som en unormal. (Foto: Frank Nyseterbakken)

SVARENE PÅ QUIZEN:

1 Skjeggestadbrua 2 E18 3 I 1998 4 Sicilia, Italia 5 For ti år siden 6 Ved Bergen travpark i Åsane 7 Et sør for Trondheim 8 Damåsen-Sagrenda 9 I Vang kommune i Valdres og Oppland 10 Ekenes-Sortland-Harstad 11 Bjørnafjorden i Hordaland 12 14 13 Oslofjorden mellom Hurum og Frogn 14 12 15 50.000 tonn mindre enn i 2013 16 Porgrunn 17 Aave Brekkhus 18 National Geographic 19 Hans Silborn 20 Kongevegen på Fieffell og deler av Havøysundvegen i Finnmark

Veggen og vi

www.vegvesen.no/vegenogvi

Denne avisen er redigert på uavhengig grunnlag, i henhold til de prinsipper som er nedfelt i Redaktørplakaten og norske mediers etiske normer, slik de er uttrykt i Vær Varsom-plakaten. Ansvarlig redaktør står etisk og rettslig ansvarlig for det redigerte innhold. Dersom noen reagerer på innholdet, oppfordres de til å ta kontakt med ansvarlig redaktør.

Ansvarlig redaktør

MARK S. BERGER

Mobil: 916 00 444

Telefon: 22 07 36 92

mark.berger@vegvesen.no

Fagpressen

Journalist

HENRIETTE E. BUSTERUD

Mobil: 980 30 164

Telefon: 22 07 33 89

henriette.busterud@vegvesen.no

Journalist

KJELL WOLD

Mobil: 900 94 886

kjell.wold@vegvesen.no

Journalist

HÅKON AURLIEN

Mobil: 951 13 750

Telefon: 69 24 37 01

hakon.aurlien@vegvesen.no

Grafisk designer

JORUNN G. EBBESTAD BRUN

Mobil: 412 33 404

Telefon: 32 21 43 41

jordunn.brun@vegvesen.no

Grafisk designer

HILDE M. STRANGSTADSTUEN

Mobil: 913 27 595

hilde.strangstadstuen@vegvesen.no

Grafisk designer

KYRRE WEDVIK RYKHUS

Mobil: 997 59 197

kyrre.wedvik@vegvesen.no

ABONNEMENT:

Mark S. Berger, tlf. 22 07 36 92

epost: vegegnogvi@vegvesen.no



Statens vegvesen

GRAFISK PRODUKSJON:

Landsdekkende Grafisk senter, Statens vegvesen

Opplag: 15 300 Trykk: Mediatrykk AS

Veggen og vi skal være en kanal for nyheter og debatt om veg- og trafikkspørsmål. Avisen skal bidra til å styrke Statens vegvesens omdømme.

Veggen og vi utkommer 11 ganger i året.

Kopiering av stoff er tillatt, mot kildehenvisning.

Redaksjonen avsluttet 24. februar kl. 13.00.

Neste utgave kommer 26. mars 2015.

